

**UNIVERSIDAD DE PANAMÁ**

**VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO**

**MAESTRÍA EN HISTORIA DE PANAMÁ Y AMÉRICA**

**EL CONFLICTO DE TIERRAS EN LA ZONA  
TRANSÍSTMICA DE PANAMÁ ENTRE LA COMPAÑÍA  
DEL FERROCARRIL Y LA REPÚBLICA DE LA NUEVA  
GRANADA, AÑOS 1850-1901**

**POR**

**FLORENCIO R MUÑOZ B**

**TESIS PRESENTADA COMO REQUISITO PARA OPTAR  
POR EL GRADO DE MAESTRÍA EN HISTORIA DE  
PANAMÁ Y AMÉRICA CON ESPECIALIZACIÓN EN  
HISTORIA DE PANAMÁ Y AMERICA**

**2008**

## **ÍNDICE GENERAL**

	<b>PÁGINA</b>
INTRODUCCIÓN	1

### **CAPÍTULO PRIMERO**

#### **LOS CONTRATOS FIRMADOS ENTRE LA RAIL ROAD COMPANY Y LA REPÚBLICA DE LA NUEVA GRANADA PARA LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL EN EL ISTMO DE PANAMÁ**

LA CONCESIÓN KLEIN	5
EL CONTRATO STEPHENS-PAREDES	9
EI CONTRATO TOTTEN-GUTIÉRREZ DE LARA	18
COMPARACIÓN DE AMBOS CONTRATOS RELACIONADOS CON LAS TIERRAS NECESARIAS PARA EL DESARROLLO DE LA OBRA	23

### **CAPÍTULO SEGUNDO**

#### **INCUMPLIMIENTOS E INTERPRETACIONES UNILATERALES DE LA PANAMA RAIL ROAD COMPANY**

MARCO REFERENCIAL	29
NEGATIVA DE LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL A EXTENDER LA LÍNEA FERREA A LAS ISLAS DE NAOS, FLAMENCO, PERICO O CULEBRA	29

LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL RENUENTE A LA ENTREGA DE CUATRO HECTAREAS DE TIERRA EN LA ISLA MANZANILLO	35
CONTRATO ENTRE LA MUNICIPALIDAD DE COLÓN Y LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL	42
DENUNCIA DE PABLO AROSEMENA	44

### **CAPITULO TERCERO**

#### **LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL, EL DESALOJO DE PARTICULARES DE SUS TIERRAS Y LA PREPOTENCIA DE SUS DIRECTIVOS. ALGUNOS INCIDENTES ILUSTRATIVOS**

MARCO REFERENCIAL	50
LA COMPAÑÍA RECLAMA LAS TIERRAS DE CHIMINA	51
W PARKER, SUPERINTENDENTE DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL SE NIEGA A COMPARECER EN JUICIO DE BIENES Y RAÍCES	54
LADRON DE GUEVARA EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA	56
LITIGIO ENTRE LA COMPAÑÍA Y LA SEÑORA ANDREA GUTIÉRREZ DE BRUN	63
CONCLUSIONES	63
BIBLIOGRAFÍA	70
ANEXOS	75

## **INTRODUCCIÓN**

La amplia concesión que la Panamá Rail Road Company obtuvo del Estado colombiano al firmar los contratos de operación del ferrocarril transístmico, en lo relativo a la utilización de las tierras baldías y particulares para el funcionamiento de la empresa, amen de las interpretaciones manipuladas que la misma le dio al pacto, fueron motivos de constantes conflictos que aun tiene eco en el presente con cientos de familias, descendientes de aquellos despojados, que hoy le reclaman al Estado Nacional ser indemnizados por las propiedades de sus antepasados

En ambos contratos la Compañía ferrocarrilera tuvo un amplio margen para utilizar las tierras, no solo de la Nación, sino también particulares y cuando algún impedimento legal pudo confrontar, impuso su propia interpretación

El presente trabajo abarca algunos de los hechos que, a nuestro juicio, fueron los más sobresalientes en el periodo comprendido entre 1855-1901, es apenas un prolegómeno



aproximativo de lo acontecido en torno no solo a las tierras cercanas a la propia via ferrocarrilera, si no tambien aquellas distantes geograficamente de su centro vital de operacion como lo es Chiminá

Con este escrito no pretendo llegar a conclusiones apodicticas, por el momento Su proposito es tener cierta aproximacion a esa realidad y, hasta donde sea posible, demostrar a traves de los diferentes casos, las interpretaciones unilaterales de la Compañia con respecto a las clausulas de los dos contratos, particularmente el Totten-Gutierrez de Lara

Igualmente intentare dejar establecido la especulacion en la cual estuvo involucrada la Compañia, de los lotes o terrenos que el Estado otorgaba a la misma y como esta situacion fue empujando a la poblacion de menos recursos a las zonas cenagosas de la isla Manzanillo Es decir, el drama social que giraba en torno a estas ocupaciones

Tambien deseo exponer, una idea muy aproximada, que la imposicion de muchos criterios, por parte de la Compañia,

fueron el producto de la falta de entereza de los funcionarios oficiales y las pugnas entre esas mismas autoridades, pero sobre todo, a la debilidad de las instituciones colombianas frente al poder económico de la empresa ferrocarrilera

Debo indicar que el trabajo lo he dividido en subtítulos, que enuncian cada uno de los casos a tratar y su relación con los contratos Stephens-Paredes y Totten-Gutierrez de Lara. Cada caso está fundamentado en la documentación del Archivo Nacional. Previamente hay una breve explicación del contenido de los contratos, como antecedente inmediato de las situaciones que explicamos.

Las citas que transcribimos de los documentos han sido copiadas textualmente, respetando la ortografía de la época e incluso la sintaxis que, en algunos momentos, no es muy feliz.

Finalmente, deseo explicar que la búsqueda de las fuentes que ilustran los distintos casos no fue fácil, pues el índice muy poco nos decía, algunas las encontramos por casualidad, otras, que considero valiosas, no han sido utilizadas en este trabajo.

## **CAPÍTULO PRIMERO**

### **LOS CONTRATOS FIRMADOS ENTRE LA RAIL ROAD COMPANY Y LA REPÚBLICA DE LA NUEVA GRANADA PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN EL ISTMO DE PANAMÁ**

## **ANTECEDENTES INMEDIATOS**

### **1 LA CONCESION KLEIN**

Los primeros intentos por construir una linea ferrea que comunicara los oceanos Atlantico y Pacifico datan de 1835 concebido por el coronel estadounidense Charles Biddle Este intento no tuvo mayor prosperidad por la muerte de su creador

En 1841, el ciudadano frances Jose Joly Blason de Sabla obtiene del gobierno de la Republica de la Nueva Granada autorizacion para realizar las primeras exploraciones en el Istmo de Panama Sin embargo, esta concesion le seria cancelada el 5 de julio de 1843 Pese a lo hecho el señor Sabla continuo gestionando apoyo para su proyecto Producto de sus afanes, en 1844, el gobierno galo designa a los ingenieros Napoleon Garella y Santiago Courtines para realizar los estudios de factibilidad del mencionado proyecto

Para esa misma fecha Sabla junto con Augusto Salomon, Mateo Klein, el ingeniero Courtines y personajes acaudalados y prominentes politicos franceses fundan la compañía de Panama con el objetivo de emprender la construccion de un ferrocarril transistmico en nuestro territorio

Este hecho provoca que el 30 de mayo de 1845 la Secretaria de Relaciones Exteriores y Mejoras Internas de la Republica de la Nueva Granada le envie nota al gobernador de la provincia de Panama con el siguiente tenor

**(. ) que la antigua compañía de Salomón para la apertura de un camino o canal en el istmo de Panama, se prepara en Europa para venir a tratar de emprender la obra, ha creído S E, el Presidente de la República conveniente hacer advertir a usted por este despacho, que el privilegio concedido a dicha compañía se declaro haber caducado por resolución del 5 de julio de 1843 i en consecuencia no tiene derecho a la empresa ( ) ( Archivo Nacional, tomo 2472)**

Sin embargo el mismo documento, lineas siguientes deja las posibilidades abiertas al expresar

**( ) el gobierno de la República está dispuesto a oír las proposiciones que se le hagan con respecto a la apertura del camino a través del Istmo, siempre que sean acompañadas de verdaderas garantías para la ejecución de la obra, pues no debe prestar su intervención para especulaciones de la bolsa que redundan en perjuicio del crédito del país i de otras empresas ( . ) ( Archivo Nacional, tomo 2472, foja 17)**

En 1845, Mateo Klein llega a Bogotá con el propósito de gestionar el contrato de concesión para emprender la construcción de la obra y logra firmar, en representación de la Compañía, el 10 de mayo de 1846, junto con Juan Defrancisco, ministro de Relaciones Exteriores y Mejoras de la Nueva Granada, el contrato que le permitiría a la mencionada empresa iniciar la obra. La firma de este convenio, conocida como la concesión Klein, fue ratificada por el Congreso Granadino el 6 de julio de 1846.

Mediante esta ex-certa legal la Compañía debía terminar la obra seis años después de su aprobación por el Parlamento granadino. Igualmente la empresa obtenía el derecho de explotar la vía por 99 años a partir de la terminación de la

obra Durante este periodo la Republica de la Nueva Granada no podia construir ninguna via, ni siquiera un canal sin el consentimiento de la empresa ferroviaria, bastaba que la misma hubiese terminado el cincuenta por ciento (50%) de los trabajos para quedar en posesion definitiva del privilegio

El mismo contrato estipulaba que el Estado le concederia al consorcio, para el desarrollo y servicio de la via, de cien mil a ciento cincuenta mil fanegadas de tierras baldias, entre las provincias de Panama y Veraguas Vamos a notar en lineas posteriores que este mismo privilegio le seria otorgado a la Panama Rail Road Company

Por su parte la Compañia se comprometia a depositar una fianza de seiscientos mil francos, en un banco de Bogota o Europa, como garantia de cumplir con los terminos legales establecidos en el contrato, lo que podiamos llamar la verdadera garantia que exigia el gobierno de la Nueva Granada

Debemos aclarar que la compañía no podía traspasar sus derechos a gobiernos extranjeros so pena de declarar caduco el privilegio y perder la fianza depositada

Sin embargo, los acontecimientos políticos que estremecieron a Francia en el año de 1848, que dieron lugar al surgimiento de la segunda República, y la crisis económica que invadió al mundo europeo, lo que hizo imposible el depósito de los seiscientos mil francos de garantía, impidieron la culminación efectiva de este acuerdo y por tanto, el gobierno granadino declaró cancelada la concesión el 2 de julio de 1849

## **2 EL CONTRATO STEPHENS-PAREDES**

El 24 de enero de 1848, el explorador James Marshall descubre las llamadas minas de California y daría lugar a lo que se llamaría la fiebre del oro. Este suceso revolucionó no solo la economía de los Estados Unidos sino también la del istmo de Panamá. La apacible vida de la ciudad de Panamá y la ruta transistmica colonial fueron totalmente alteradas



Millares de personas de todas las cataduras morales y economicas, procedentes principalmente de New Jersey y New York, desde la costa del océano Atlantico, tomaron el Istmo como sitio de transito rumbo a San Francisco y Oregon en la costa del oceano Pacifico. Es indudable que este acontecimiento acelero el interes por construir una linea ferrea o canal que comunicara los oceanos Atlantico y Pacifico.

Al ser cancelada la concesion Klein, la misma le fue otorgada al consorcio estadounidense constituido por William Henry Aspinwall, Henry Chauncey y John LLOYD Stephens quienes constituirian la Panama Rail Road Company (Compañía del Ferrocarril de Panama). El contrato firmado con estos empresarios seguia el mismo patron de la concesion Klein. Sin embargo los privilegios otorgados al triunvirato norteamericano se reducian en la extension del tiempo que gozaria de los privilegios de explotar la ruta mientras en la concesion Klein el periodo se extendia por noventa y nueve (99) años a la Panama Rail Company se le reducía a cuarenta y nueve años, amen que en la concesion a

los franceses, la Republica de la Nueva Granada no tenia ninguna posibilidad de obtener la explotacion de la via ferrea antes de expirar el plazo, en la concesion a los norteamericanos habia las siguientes posibilidades adquirir su posesion a los veinte años (20) mediante una indemnizacion de cinco millones de dolares, a los treinta años (30) por cuatro millones de dolares y por dos millones al termino de cuarenta años (40) Tal disposicion quedaba claramente expresada en el articulo segundo

***“El privilegio que se concede a la compañía (. ), para establecer un camino de carriles de hierro, durará por cuarenta y nueve años, que se contarán desde que el camino sea concluido y abierto a la concurrencia pública Sin embargo dicho privilegio terminará antes de la expiración de los expresados cuarenta y nueve años, si antes de que ellos expiren, el Gobierno hubiere redimido el privilegio en virtud de derecho y facultad que se reserva en los términos siguientes a los veinte años contados desde el día en que el camino de carriles de hierro sea concluido y abierto a la concurrencia publica Podrá el Gobierno redimir el privilegio a beneficio de la nueva Granada por la suma de cinco millones de pesos por toda indemnización Si en esta época el privilegio no fuere redimido, continuará***

***vigente por diez años más en favor de la Compañía, al fin de los cuales podrá el gobierno redimirlo por cuatro millones de pesos Si tampoco fuera redimido en esta época, continuará vigente por otros diez años, al fin de los cuales podrá el Gobierno redimirlo por dos millones de pesos Para que el Gobierno pueda hacer uso del derecho que se reserva de redimir el privilegio, deberá notificar a la compañía, por lo menos un año antes del día expresado en que se cumpla alguno de los tres plazos expresados, la intención que tenga de redimir el privilegio” (En Castillero, 1933)***

Sin embargo el punto mas conflictivo de este contrato firmado por el secretario de Asuntos Exteriores, Victoriano de Diego Paredes y John Lloyd Stephens, de serias consecuencias sociales, fue el titulo segundo nominado “Concesiones de tierras” que le daba la prerrogativa a la empresa de obtener de cien mil a ciento cincuenta mil fanegadas de tierras (aproximadamente un equivalente de 1 56 fanegadas por hectarea) todas aquellas tierras que necesitara para el desarrollo de la obra, ya fueran baldias o de tenencia particular, comprendidas entre las provincias de Panama y Veraguas Por ello consideramos importante

citar y comentar algunos de los artículos referentes a este título

**Artículo 15 ( .) se acuerdan diversas concesiones de tierras a la Compañía, en la parte continental del Istmo comprendida dentro de los límites que las provincias de Panamá y Veraguas tenían al día primero de enero de mil novecientos cuarenta y nueve El Gobierno de la República concede, pues, gratuitamente a la Compañía en los términos expresados en este artículo**

**1. Los terrenos que fueren necesarios para el establecimiento de la línea del camino de carriles de hierro en toda su extensión**

**2 Todos los terrenos que le fueren necesarios para el establecimiento de los puertos marítimos, secos y de ríos, de las escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas, y generalmente para todas las necesidades de la construcción y servicio del camino de carriles de hierro. (En Castillero, 1933)**

Según este artículo y sus acápites podemos concluir en lo siguiente

- a- Al considerar los límites de las provincias de Panamá y Veraguas a lo estatuido en 1849, nos indica que la

extension de tierras pretendidas por la compañía comprendia un territorio mas extenso que los actuales que delimitan la provincia de Panama

- b- La frase todos los terrenos que le fueren necesarios fue utilizada, mas adelante notaremos, como una ley del “embudo” lo ancho para la compañía y lo angosto para el Estado Granadino y a la luz de la misma, el monopolio cometio numerosos abusos
- c- Igual comentario al parrafo precedente lo tenemos en las lineas relativas “para todas las necesidades de la construcción” como lo veremos en el caso referente a la parroquia en Chimina

Debemos expresar que el Estado llegaba a mayores compromisos que la misma empresa, ejemplo esta en

***Artículo 16 Aunque con arreglo a lo expresado en el artículo que precede, la Compañía no tiene derecho a tierras baldías en las islas adyacentes al Istmo de Panama, el gobierno de la República de la Nueva Granada se compromete no obstante a conceder a la Compañía todas las tierras baldías que existan en la isla de Manzanillo, en la bahía de Limón, siempre***

***que la Compañía tenga por conveniente prolongar la obra del ferrocarril hasta dicha isla para que una de sus extremidades termine en ella (En Castillero, 1933)***

Mas generoso no pudo ser el Estado Granadino, practicamente le entrego un cheque en blanco a la Compañia Sin ningun compromiso, simplemente la probabilidad de extender el terminal de la via hasta la isla de Manzanillo, se le entregaba a la Rail Road Company las tierras estatales En realidad este hecho ocurría por el interes que tenía el gobierno de desarrollar dichos terrenos no importa que fuera afectado el interes nacional En el contrato Totten-Gutierrez de Lara que se firmaria en 1867, encontraremos un compromiso mas detallado entre la Compañia y el Estado colombiano en torno a las tierras de la isla Manzanillo

***Artículo 17 La concesión de tierras baldías de que tratan los dos artículos anteriores, se entiende de los terrenos que sean propiedad de la República, pues los que fueren de particulares deberá adquirirlos la Compañía de sus dueños, previo el avalúo de indemnización correspondiente, con arreglo a lo que se explica en el artículo veinte y uno ( )***

***Artículo 21 Cuando los terrenos que se requieran para el establecimiento del camino de carriles de hierro, de los puertos, y de cualesquiera dependencia de los trabajos para dicho camino, sean propiedad de particulares, la Compañía tendrá derecho de tomarlos con la orden del Gobernador de la respectiva provincia, previo avalúo y la justa indemnización al propietario, conforme a la ley del 2 de junio de 1848, que determina los casos en que pueden tomarse las propiedades para usos públicos y las formalidades que en tales casos deben observarse. ( En Castillero, 1933)***

Ambos articulos estan intimamente relacionados. Aparte de la amplia concesion que el Estado le entregaba a la Compañia del Ferrocarril, la misma se extendio a las tierras de propiedad particular, donde por los reclamos que hicieron los afectados se cometieron verdaderos abusos. En los documentos que anexo a este trabajo notaremos las reclamaciones de los afectados que no aceptaban los avaluos que la Compañia hacia de sus propiedades y, en muchas ocasiones, se negaron a aceptar la indemnizacion, procediendo la empresa a tomarlos con la orden del gobernador" ( En Castillero, 1933)

Este proceder de la Compañía, en connivencia con las autoridades oficiales, generó no solo injusticia con los propietarios de esas tierras, en su momento, sino que ha generado, en el presente, ciento sesenta y siete años después, conflictos con los herederos de esos terrenos, debido a que la empresa ferrocarrilera, respaldada por el gobierno granadino, aplicó el artículo veinte y uno (21) que le entregaba esas propiedades. Por ello, los legatarios de esas tierras le reclaman al Estado panameño la indemnización que el monopolio norteamericano y las autoridades colombianas no le reconocieron en su tiempo. Igualmente sustentaba la entrega de las tierras en el

***Artículo 19 Las tierras baldías que se conceden a la Compañía ( ) le son dadas en plena propiedad, la Compañía podrá disponer de ellas libremente durante el tiempo del privilegio, y después de haber terminado dicho tiempo, o de haber sido redimido el mismo privilegio ( En Castillero, 1933)***

Al disponer libremente la empresa de las tierras otorgadas el Estado colombiano dejó prácticamente, a la libre interpretación de la empresa el usufructo de las tierras que en



ocasiones poco tenían que ver con su actividad comercial y la compañía se convirtió en una agencia de bienes y raíces, alquilando las tierras e imponiendo condiciones leoninas a sus concesionarios. En ningún artículo del contrato que comentamos la Compañía estaba autorizada para ejercer este tipo de actividad, sin embargo la amplia interpretación de que la compañía podía “disponer libremente” de dichas tierras, ocasionó injustas situaciones, que obligó a la población a emigrar a la ciudad donde se encontró con las carencias de servicios básicos, por ejemplo falta de vivienda, que la forzó a poblar los pantanos y como consecuencia a padecer graves problemas de salud.

### **3 EL CONTRATO TOTTEN-GUTIÉRREZ DE LARA**

Fue firmado el 5 de abril de 1867. Mediante este convenio los Estados Unidos de Colombia acordaba con la Compañía del ferrocarril los siguientes puntos:

- a) El Estado colombiano le extendió a la empresa ferrocarrilera el privilegio de 49 a 99 años.

- b Igualmente renunciaba al privilegio que le concedió el artículo segundo del Contrato Stephens-Paredes que le permitía al mismo redimir el privilegio de explotar la vía a los veinte, treinta o cuarenta años a cambio de indemnizar a la Rail Road Company con cinco, cuatro o dos millones respectivamente. Este contrato fue aprobado por catorce votos favorables contra nueve en contra. Los Senadores del Istmo se dividieron y el doctor Mateo Iturralde votó en contra de la propuesta.
- c El Estado Colombiano no permitiría que, durante el usufructo de la línea del ferrocarril por la Rail Road Company, se construyera otro ferrocarril, carretera, canal sin la aquiescencia de la Compañía.
- d A cambio de los privilegios que adquiría la Compañía, la misma le entregaría al Estado colombiano la suma de un millón de dólares, más doscientos cincuenta mil anuales, de los cuales los istmeños solo se beneficiaban con el diez por ciento. Es decir, veinte y cinco mil dólares.

- e Se le ratificaban a la Compañía las concesiones de tierras contenidas en el titulo segundo del contrato Stephens-Paredes
- f La compañía no pagaria impuestos por la introduccion de maquinarias, utiles, alimentos, vestuario y otros para el sostenimiento de la empresa
- g Al igual que en el contrato anterior la Compañía no podia traspasar el privilegio a ningun gobierno extranjero so pena de quedar cancelada las prerrogativas que gozaba la Compañía y el Estado tomara posesion de sus propiedades
- h El escualido beneficio que pudo obtener el Estado de la Compañía fue que la misma se comprometiera a terraplenar cuatro hectareas de tierras en la isla Manzanillo para el levantamiento de edificaciones publicas Este hecho apenas se cumplio El monopolio apenas saneo una hectarea, al punto que en 1901, el Cabildo colonense tuvo que pagarle un arriendo a la Compañía para que le permitiera sesionar Este hecho

lo comentaremos con mayor detenimiento líneas posteriores

- I Finalmente la Compañía se comprometió a extender la construcción de la línea del ferrocarril hasta las islas de Naos, Flamenco, Perico o Culebra ubicadas en la bahía de Panamá y construir un muelle de mayor calado para buques de mayores dimensiones

En todo este conjunto de concesiones que hemos enunciado, por parte del Estado colombiano, particularmente la renuncia a reivindicar el privilegio y la extensión del período de concesión a la Compañía tuvieron incidencia dos factores

- a- La caótica situación financiera del tesoro colombiano
- b- La inminente apertura del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos
- c- El interés de la Compañía del Ferrocarril de suprimir el artículo segundo del contrato Stephens-Paredes, denominado el derecho de rescate de Colombia

En las proximidades del año 1875, fecha en que el Estado colombiano podía redimir el privilegio de explotar la línea férrea, sus gobernantes pensaron en la posibilidad de conseguir un empréstito de siete millones de dólares para pagarle los cinco millones a la compañía y redimir el privilegio o pedir un préstamo e hipotecar las reservas, acción que a pesar de la amenaza financiera que significaba la inauguración del ferrocarril transcontinental era inconveniente para la Compañía

Sin embargo, no me extenderé en el análisis de esta concesión por no ser el objetivo fundamental de este trabajo. Lo cierto es que el título segundo del tratado de 1850, referente al uso de las tierras baldías y particulares que debía usufructuar el monopolio ferrocarrilero permaneció casi intacto

#### **4 COMPARACIÓN DE AMBOS CONTRATOS RELACIONADOS CON LAS TIERRAS NECESARIAS PARA EL DESARROLLO DE LA OBRA**

El tema de las tierras necesarias para el desarrollo de las obras del ferrocarril o el cambio de dirección de la línea estaba contemplado en los artículos 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 21 del contrato Stephens-Paredes y en los artículos 4, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 del contrato Totten-Gutierrez de Lara

Una breve mirada a ambos instrumentos legales nos indica que mientras en el título segundo del contrato de 1850 no se vislumbraba expresamente la terminal del ferrocarril en las islas de Naos, Culebra, Perico o Flamenco, ubicadas en la bahía de Panama, tal posibilidad se deja expresamente contemplada en el contrato de 1867, a través de su artículo cuatro (4), asumiendo la Compañía la obligación de extender el ferrocarril hasta las isla de Naos, Flamenco, Culebra o Perico

***Artículo 4 La Compañía se obliga a prolongar el ferrocarril por el lado Pacífico, hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco u otro lugar de la bahía***

***en que se encuentre un fondo permanente para buques mayores*** (En Castillero, 1933)

El artículo ocho del contrato Totten-Gutierrez de Lara establece

***“que la Compañía puede dar al actual ferrocarril una dirección distinta a la que hoy tiene y que crea más favorable a la empresa, siendo de su libre elección los puntos de partida y de llegada que le parecieren más ventajosos y más cómodos para la entrada y el fondeadero de los buques o para los puertos propiamente dichos y para los embarcaderos, puertos secos, atracaderos, escalas ( ), sin perjuicio de lo que se estipula en el artículo cuatro (4) de este contrato”*** (En Castillero, 1933)

Este artículo mantiene el contenido esencial del artículo trece del primer contrato, con la salvedad que se obliga expresamente a la compañía a prolongar la vía hasta los mencionados islotes, exigencia que no se contemplaba en el contrato Stephens-Paredes

El artículo octavo, del contrato Totten-Gutierrez de Lara nos indica que

***“La Compañía puede dar al actual ferrocarril una dirección distinta ( ) y que***

***crea más favorable a la empresa, siendo de su libre elección los puntos de partida y de llegada que le parecieren más ventajosos y mas cómodos para la entrada y el fondeadero de los buques o para los puertos propiamente dichos ( .) sin perjuicio de lo que se estipula en el artículo cuatro (4) de este contrato” (En Castillero, 1933)***

El artículo enunciado tiene prácticamente el mismo contenido del numeral veinte y tres (23) del Stephens-Paredes y en ambos la Compañía se reserva el uso de las tierras baldías o particulares para alterar el contenido original de la línea trazada sin costo alguno para la empresa. En la aplicación de este artículo la Compañía lo utilizó con amplia discrecionalidad a sus intereses afectando, principalmente algunas propiedades, que en ocasiones poco o nada tenían que ver con el trazado de la línea férrea, como lo veremos en algunos casos que exhibiremos en el capítulo tercero del presente escrito.

El artículo noveno del segundo contrato es claro y específico en relación de las prerrogativas que mantiene la compañía en relación con las tierras baldías cuando afirma



***“El gobierno de los Estados Unidos de Colombia ratifica la concesión hecha a la Compañía del Ferrocarril de Panamá por el contrato del 15 de abril de 1850***

***De los terrenos que ha necesitado y que pueda necesitar para el establecimiento de la línea en toda su extensión, siempre que sean del gobierno y de las tierras baldías que le concede el inciso tres del artículo nueve” ( En Castillero, 1933)***

En esencia en ambos artículos la discrecionalidad abierta con que la Compañía utilizó su contenido afectó a los propietarios de las tierras que se dedicaban especialmente a las actividades agrícolas, que, por lo general, eran pequeños propietarios

El artículo doce legalizaba, aunque sea paradójico expresarlo, la injusticia

***“Cuando los terrenos que se requieran para la prolongación de la línea del camino de hierro de que trata el artículo cuatro de este contrato, o para los cambios de dirección de la línea, o para el establecimiento de una segunda línea de rieles, sean de propiedad de particulares, la Compañía tendrá derecho de obtener con orden del Presidente del Estado, previo avalúo y la justa indemnización del propietario ( )” ( En Castillero, 1933)***  
Subrayado nuestro

A través de los enunciados de los artículos referentes al problema de tierras que la Compañía usufructuó para sus intereses no estuvo ajeno la complicidad del gobierno central de Colombia, dispuesto a entregar las tierras del Istmo para compensar sus problemas financieros y políticos, que no pocas veces dirimieron por la vía del enfrentamiento belico y utilizar los fondos económicos del Estado para subvencionar los gastos militares que estas confrontaciones demandaban

## **CAPÍTULO SEGUNDO**

### **INCUMPLIMIENTOS E INTERPRETACIONES UNILATERALES DE LA PANAMA RAIL ROAD COMPANY**

## **MARCO REFERENCIAL**

En un sinnúmero de ocasiones la Compañía del Ferrocarril en virtud de la amplitud con que fue privilegiada en ambos contratos ejecuto a su leal entender e interes particular las clausulas de ambos contratos, particularmente las referentes al reclamo de tierras para las obras que el proyecto transistmico reclamaba en las noventa seis mil hectareas, comprendidas entre las provincias de Panama y Veraguas Igualmente la compañía, a pesar de los compromisos adquiridos, como es el caso de la obligacion que tenia de extender la linea ferrea en el Pacifico, hasta las islas de Naos, Flamenco, Perico o Culebra nunca lo cumplio, bajo diversos pretextos

### **1 NEGATIVA DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL A EXTENDER LA LINEA FERREA A LAS ISLAS DE NAOS, FLAMENCO, PERICO O CULEBRA**

El 16 de mayo de 1875, Rafael Nuñez en su calidad de Secretario de Estado y Fomento de los Estados Unidos de Colombia, le remite nota al Secretario de Gobierno del Estado

de Panama, urgiendole acelerar los tramites de expropiacion de seis propiedades particulares para iniciar la construccion que prolongara la linea ferrea hasta una isla de la bahia de Panama, que pudiera ser Naos, Flamenco, Perico o Culebra, ubicadas en la costa Pacifica panameña, de acuerdo a la obligación contraída por la compañía en el artículo cuarto del contrato del 16 de agosto de 1867

Aquí debo observar que las autoridades colombianas, al firmar el referido contrato en 1867, eran conscientes de la conducta veleidosa de la Compañía para cumplir su compromiso pactados. Así nos lo deja entrever el mismo Nuñez al escribir

***(. ) me permito instar al gobierno de ese Estado (Panamá) para que haga cuanto esté en sus atribuciones legales, a fin de que los expresados juicios de expropiación sean terminados lo más pronto posible. Pues cualquier embarazo de esa especie servirá de pretexto a la Compañía para no ejecutar esa obra a que está obligada por el artículo cuatro del contrato i cuyo cumplimiento le ha repugnado tanto". (Archivo Nacional, Tomo 2588)***

El referido artículo que invocaba el futuro Presidente de Colombia dice

***“La Compañía se obliga a prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico, hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco, u otro lugar de la bahía en se encuentra un fondo permanente para buques mayores” (Puello, 1960)***

Igualmente, al urgir al Estado del Istmo a tramitar rápidamente, las expropiaciones, el cartagenero se fundamentaba en el artículo doce del referido contrato

***“Cuando los terrenos que se requieran para la prolongación de la línea del camino de hierro ( ) sean propiedad de particulares, la compañía tendrá derecho de obtener con orden del Presidente del Estado, previo el avalúo y la justa indemnización del propietario ( . ) cuyo conocimiento corresponde a los Tribunales de la Unión” (Puello, 1960)***

Tres años después, el 25 de junio de 1878, el Presidente del Estado de Panama recibe una misiva de la oficina del superintendente de la Compañía, B Mosley, donde se confirma las aprehensiones de Rafael Nuñez. La nota en su párrafo inicial explica

***“Acabo de ser informado que el juez de la Jurisdicción Nacional ha declarado nulos y sin valor, tres de los procesos iniciados por esta Compañía para la confiscación de las tierras necesarias para la porlongación del camino”*** (Archivo Nacional, tomo 2619)

En la misma nota el superintendente Mosley invoca el artículo doce del contrato de 1867, ya citado, urgiendo a la Presidencia del Estado de Panama a cumplir con el mismo, pero marginando la línea final del mencionado artículo referente al proceso que tiene que realizar ante los tribunales de la Unión

En ese sentido, tres días después, el 28 de junio de 1878, el Secretario de Gobierno le informa a B Mosley

***“El P E del Estado no estima fundada en razón la antecedente solicitud del superintendente (.) basado en los artículos 1268 a 1275 del Código Judicial de la Unión, cuya ley fue expedida con posterioridad al contrato de 1867 en prevención de todos los casos de expropiación oficial para objetos de esta naturaleza”*** (Archivo Nacional, tomo 2619)

Es importante destacar que en las distintas controversias que se suscitaron por la utilización de tierras, ya sea baldías o

de propiedad particular, la Compañía pretendió imponer la interpretación del contrato de 1867 sobre los procedimientos jurídicos de Colombia y en las ocasiones que le era conveniente a sus intereses se negaba a acatar los mencionados fallos, en otras ocasiones, por encima de las sentencias jurídicas colombianas, impuso sus criterios. Igualmente, cuando la Compañía creyó necesario mentirle a las autoridades del Estado, no titubeó al respecto. Así, contestando una interrogante, en relación a este tema, el superintendente Mosley, en tono poco comedido, le informa al Presidente del Estado de Panamá, el 18 de octubre de 1878

***“Aunque no creo tener el deber de suministrar los informes que se solicitan ( ) diré a usted simplemente que se han hecho los planos i diseños a la obra, que se han practicado sondeos en la bahía i que están pendientes los procedimientos judiciales necesarios para la obra”***  
(Archivo Nacional, tomo 2619)

Veintiun años más tarde, el 30 de noviembre de 1899, el jefe Civil y Militar del Departamento de Panamá, autorizado por el Ministro de Hacienda de Colombia, expresa en una resolución



***“Que la Compañía no haya cumplido aún la obligación aludida porque no es natural sino artificial el fondo permanente, para los buques mayores ( . ) que la Compañía considera que ha dado cumplimiento a esa obligación, porque no hallándose en ninguna parte de la bahía fondo natural permanente para buques mayores ( ) (Archivo Nacional, tomo 2481)***

En consideracion de lo anteriormente anotado, la Jefatura Civil y Militar resolvió para evitar

***“graves perjuicios a las dos partes interesadas, especialmente a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ( ) relevar a la referida Compañía de las obligaciones contraídas ( ) de los mencionados contratos ( )” (Archivo Nacional, 2481)***

La breve descripción de este acontecimiento es claramente ilustrativo de la falta de seriedad que en su momento argumentó la Compañía, así como su interpretación caprichosa de la forma como debía utilizarse las tierras baldías o expropiarse las particulares para no cumplir lo estipulado en el contrato de 1867. Igualmente esos documentos denuncian la actitud condescendiente de las

autoridades colombianas e istmeñas ante los incumplimientos del monopolio ferrocarrilero

## **2 LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL RENUENTE A LA ENTREGA DE CUATRO HECTAREAS DE TIERRA EN LA ISLA MANZANILLO**

Al igual que aconteció con la prolongación de la línea que debió construir la Compañía del Ferrocarril hasta una isla en la bahía de Panama, sucedió con la entrega de cuatro hectáreas de terrenos ubicadas en la isla Manzanillo (donde está asentada la ciudad de Colon), que debía entregar saneadas, lista para edificar al gobierno colombiano, de acuerdo al artículo diez, del contrato firmado en 1867. En efecto, el mencionado artículo indicaba

***“En la concesión de tierras baldías a perpetuidad, hecha a la Compañía por el contrato de 1850, ( ) con excepción de cuatro hectáreas que se reserva el gobierno como área para la construcción de edificios para oficinas públicas, casas de instrucción, cárcel u otros objetos de uso público, las que serán entregadas por la Compañía debidamente terraplenadas y en estado de edificar sobre ellas” (En Castillero, 1933)***

Fundamentada en esa referencia legal, la Secretaria General del Estado de Panama, recibe desde Bogota, la nota 417, fechada el 15 de diciembre de 1870, de la Secretaria de Estado de Hacienda y Fomento, en la cual comunica en atencion a la solicitud del Estado Istmeño, ha cursado nota al Superintendente de la Compañia para que proceda de acuerdo a lo pactado entre dicha empresa y el Estado colombiano, referente al articulo diez El mencionado escrito indica

***“( . ) me ha instruido el ciudadano Presidente para dirigir a usted, para que luego como sea posible, la Compañia que usted representa se sirva hacer terraplenar las hectáreas de tierra que corresponde al gobierno de ese Estado, la cual será designada por el mismo ( )”***  
(Archivo Nacional, tomo 3287)

Referente al cumplimiento de la disposicion mencionada, el 17 de junio de 1871, la Secretaria del Estado Soberano de Panama, seccion primera, Ramo de Negocios Generales, le solicita a la Compañia que le informe cuando sean entregadas las hectareas de tierras, que por disposicion del

Órgano Ejecutivo, ha sido otorgada por el Estado Soberano de Panama La nota destaca

***“( .) se sirva avisar al despacho de mi cargo cuando estará terraplenada dicha hectárea de tierra, correspondiente al Estado y en perfecta disposición de edificar sobre ella para que sean dictadas las providencias concernientes a su recibo y utilización”*** (Archivo Nacional, tomo 3287)

El 20 de junio de 1871, la Secretaria del Estado Soberano de Panama recibe, en representacion de la Compañía, firmada por E C Dubois, nota en la que admite que el mencionado monopolio debio entregar terraplenadas las cuatro hectareas de tierras el primero de diciembre de 1870 Sin embargo

***“la compañía no ha tenido ocasión de medir ninguna parte de la isla desde que se firmó el contrato de 1867, i de entonces acá no ha tenido oportunidad para medir las cuatro hectáreas del gobierno aun cuando ellas hubiesen sido elegidas”*** (Archivo Nacional, tomo 3287)

La misma nota deja establecido argumentos técnicos, y la interpretación legalista de la Compañía, que en su concepto le impiden cumplir con la obra

***“( .) según el artículo diez, estas tierras deben ser medidas únicamente a proporción que la naturaleza del terreno permita que vayan terraplenando, lo cual, sin embargo observe, significa ( . ) que deben ser medidas por su turno con las otras partes de la isla i no separadamente”*** (Archivo Nacional, tomo 3287)

Nuevamente el Estado colombiano y particularmente, el Estado Soberano de Panamá, encuentran obstáculos al cumplimiento de lo pactado en 1867, por las interpretaciones que determina la Compañía, reflejo de su falta de disposición a cumplir en todo aquello del pacto, que significara favorecer a la contraparte. Notaremos igualmente que una constante de la Compañía para no cumplir lo establecido en el contrato, serán supuestas situaciones técnicas

Seis meses despues, el 3 de febrero de 1872, la  
Secretaria del Estado Soberano inquiere al representante de  
la Compañia

***“Como han pasado seis meses de su  
respuesta, supone el ciudadano Presidente  
que ya estarán terraplenadas y medidas las  
cuatro hectáreas de tierras para designar la  
que pertenece al Estado, pero si no lo  
estuviera, U se servirá avisarlo para  
proceder a designarle una hectárea a fin de  
que como ha manifestado a mi despacho  
( ) el P E del Estado designe esa  
hectárea para que después de la  
designación se terraplene ( ). (Archivo  
Nacional, 3287)***

La nota de la Secretaria del Estado de Panama brinda la  
alternativa a la Compañia del Ferrocarril para que la misma  
terraplene previa indicacion oficial, el area especifica que  
puedan permitir la construccion de las edificaciones publicas  
que necesita el Estado Soberano, en la ciudad de Colon Sin  
embargo, he aqui la respuesta del maximo representante legal  
de la Compañia y firmante del contrato G W Totten el 8 de  
febrero de 1872

***“El negocio de las cuatro hectáreas de tierras de la isla de Manzanillo ( . ) permanece lo mismo que estaba el último de junio ( ) por lo tanto eche una ojeada a la adjunta copia de dicha contestación del sr Dubois, i solicito la más pronta atención de usted a su contenido, el que no parece haberse entendido completamente”*** (Archivo Nacional, tomo 3287)

Se evidencia nuevamente, con esa nota, la poca consideracion que le merecian no solo las autoridades nacionales a los representantes de la Compañía, sino el propio Estado

Un decreto emitido por la Asamblea Legislativa del Estado Soberano de Panama, fechado el 23 de septiembre de 1874, así como una demanda promovida por Eusebio A Morales, Carmen Olivos y otros el 29 de junio de 1895, permiten suponer que la compañía terrapleno una hectarea de terreno. Por ejemplo, el decreto legislativo a que hago referencia, expresa en su artículo uno lo siguiente

***( . ) de las cuatro hectáreas que en la isla de manzanillo se reservó el gobierno de la Unión por el artículo diez ( . ) se ceden a la instrucción pública del Estado diez aras para la escuela primaria de varones, i diez***

**aras para la escuela primaria de niñas de Colon”** (Archivo Nacional, tomo 3131)

Y en su artículo tres determina

**“El Presidente del Estado enviará al Superintendente del ferrocarril de Panamá copia auténtica del decreto legislativo nacional ( ) y de esta ley ( ) acepte la personería de la Dirección General de Instrucción Pública respecto de las veinte aras”** (Archivo Nacional, tomo 3131)

Sin embargo, veinticinco años después, una demanda del jurista Eusebio A. Morales, deja pensar que las otras tres hectáreas no fueron terraplenadas por la Compañía. En el mencionado informe escrito, fechado el 29 de julio, solicita que el Gobernador le informe,

**“(.) si se han entregado al Departamento las tres hectáreas de tierra por la Compañía del camino de carriles de hierro ( ) debidamente terraplenadas (.)”** (Archivo Nacional, tomo 3131)

Lamentablemente, no ha sido posible encontrar la respuesta a la solicitud del doctor Morales, pero el desarrollo de este hecho que comentamos nos permite tener una idea



aproximada de la conducta economica y politica de la Compañia

### **3 CONTRATO ENTRE LA MUNICIPALIDAD DE COLÓN Y LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL**

En realidad, la Compañia no cumplio plenamente con la obligacion que habia contraido en el articulo diez del contrato Totten-Gutierrez de Lara. En efecto, el 31 de enero de 1901 la municipalidad de Colon firma el contrato #49, mediante el cual, el monopolio le arrienda por veinticuatro dolares anuales, pagaderos a razon de dos dolares mensuales el lote #49, con una dimension de veinte metros de latitud por veintidos metros de longitud, con una extension de 440 metros cuadrados **(Archivo Nacional, tomo 3047)**

Mediante esa escritura legal la Compañia arrendaba por un año prorrogable un terreno al Municipio, sin embargo se reservaba a traves de la clausula cuarta

***“en caso de necesidad de la empresa y cualquiera que sea la naturaleza de ellos se dará por rescindido este contrato con solo el aviso que se dará al arrendatario con un***

***mes de anticipación".*** (Archivo Nacional, tomo 3047)

Aquí tenemos que terrenos baldíos, de propiedad del Estado pero cedidos por el mismo a la empresa ferrocarrilera, la misma a pesar del incumplimiento de entregar las cuatro hectáreas terraplenadas "para la construcción de edificios para oficinas públicas ( )", especula, arrienda y le impone condiciones a un órgano de gobierno que supuestamente debe ejercer autoridad sobre los propios y extraños que residan en esa área geográfica. En tanto, el Estado Nacional, firmante del contrato y uno de los garantes que sea debidamente cumplido, no tiene el poder para someter a la Compañía a su estricto cumplimiento.

Es la debilidad del Estado en este conflicto con las tierras nacionales y particulares lo que hizo posible las interpretaciones sectarias de la Compañía con respecto a lo pactado el 5 de julio de 1867.

#### 4 DENUNCIA DE PABLO AROSEMENA

Basado en los artículos 966 y 967 del Código Fiscal referentes al carácter oscuro y primitivo que pueda tener una propiedad nacional, el doctor Pablo Arosemena denuncia, ante el Jefe Civil y Militar del Estado Soberano de Panamá, la utilización por la por la Compañía del Ferrocarril de una zona anegada por las aguas del mar, que rodea la isla de Manzanillo, y cuya profundidad varía entre veinte y cuarenta centímetros, según el estado de las mareas. Sostiene

***“La Compañía del Ferrocarril de Panamá se considera ( ) dueña de esa zona, en la cual ejecuta constantemente actos de dominio. Pero semejante creencia es errónea. Esa zona, hasta donde llegan las más altas mareas, le pertenecen a la Nación, aun admitiendo como indispensable el derecho de propiedad de la Compañía sobre todo el terreno que formaba la isla de Manzanillo”***  
(Archivo Nacional, tomo 3287)

La preocupación del doctor Pablo Arosemena es importante si tenemos presente que incluso el inciso tercero, del artículo noveno del contrato de 1867 no extiende los

derechos que pueda tener la compañía hasta los bienes lacustres del Estado

El mencionado inciso sostiene

***“( ) la concesión hecha a título gratuito y a perpetuidad de sesenta y cuatro mil hectáreas baldías en el territorio del Estado de Panamá, con excepción de las islas de ambos océanos ( . ) podrá extenderse hasta noventa y seis mil hectáreas, si las hubiere disponible dentro de los límites de las antiguas provincias de Panamá y Veraguas ( . ), y la Compañía tendrá facultad de escogerlas en la parte continental de dichas provincias que juzgue más conveniente”.*** (Archivo Nacional, tomo 3287) Subrayado nuestro

Es claro que la Compañía mal pudiera reivindicar esta concesión, cuando se especifica que su facultad está limitada a la parte continental del territorio comprendido entre las provincias de Panamá y Veraguas. Sin embargo, la misma ejerce, como lo explica Pablo Arosemena, actos de dominio, es decir actos propios de quien es dueño o administra un bien”

Consultado el doctor Justo Arosemena por J H Montoya, jefe Civil y Militar del Estado Soberano de Panamá, explica en nota del 25 de julio de 1885, que hubo un acto legislativo del

14 de mayo 1852, referente a esa misma zona que expresaba

***“Cédanse en propiedad a la expresada Compañía, como parte de las tierra baldías a que tiene derecho por el contrato, los terrenos o playas, que en ambos extremos del ferrocarril pueda aprovechar, en la parte ocupada por el mar cuando más crece” (Archivo Nacional, tomo 3287)***

Sin embargo, el mismo Justo Arosemena alude que esta concesion nunca fue realidad porque el Estado colombiano la condiciono asi

***“El Poder Ejecutivo pondrá a la Compañía del Ferrocarril de Panamá en posesión de las concesiones expresadas en el presente decreto, cuando lo estime conveniente” (Archivo Nacional, tomo 3287) Subrayado nuestro***

En su respuesta agrega que el desconoce que mediante cualquier acto gubernamental la isla de Manzanillo haya pasado a ser propiedad de la Compañía, por lo que mal podria erigirse en dueño de un bien nacional

Don Justo, tambien sostiene que la mencionada disposicion, que nunca fue realidad, quedo derogada por el

artículo diez del contrato de 1867 Pero igualmente advierte que ese bien nacional puede ser usurpado por la Compañía al considerar

***“( . ) pero a menos que haya hecho alguna enajenación (lo que sería concluyente), quizás los actos ejecutados pudieran traducirse por ejercicio del usufructo que ella pretende tener sobre toda la isla”.***  
(Archivo Nacional, tomo 3287)

El 7 de septiembre de 1885 el ciudadano Manuel Jimenez hace una denuncia similar que ocupa la atención del doctor Justo Arosemena en una nota, con fecha del 9 de septiembre del mismo año, donde le precisa al primero que la Compañía nunca pudo hacer realidad la concesión que le otorgaba la ley del 14 de mayo de 1852, (que hemos comentado en líneas anteriores), ni tampoco es exacto que la Compañía sea o haya pretendido ser dueña de las tierras de la isla Manzanillo, pues nunca ha vendido una sola hectárea y solo las ha dado en arriendo Finalmente, indica que los terrenos denunciados son bienes de la nación, coincidiendo en este aspecto con los dos denunciantes, pero discrepando con los mismos al considerar que esos bienes no son ocultos,

porque “nadie lo ha dudado ni olvidado” como bien de la Nacion

Es importante destacar que la denuncia de Pablo Arosemena y Manuel Jimenez no estan alejadas de la realidad en cuanto al uso y usufructo ilegal que hace la Compañia de esos bienes nacionales, pues no esta contemplado en el contrato, pero si lo estuviera, la misma tenia que cumplir con los procedimientos legales del Estado colombiano, tal como lo establece el mismo contrato de 1867

En realidad, al igual que en los casos anteriores, la Compañia, aparte de sus propias interpretaciones del contrato de 1867, hasta donde pudo, subordinó el orden jurídico colombiano al mencionado pacto. Ambas denuncias, así como las aclaraciones de Justo Arosemena, son ilustrativas del accionar atentatorio a la jurisprudencia colombiana, por el monopolio ferrocarrilero

## **CAPÍTULO TERCERO**

### **LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL, EL DESALOJO DE PARTICULARES DE SUS TIERRAS Y LA PREPOTENCIA DE SUS DIRECTIVOS ALGUNOS INCIDENTES ILUSTRATIVOS**



## **MARCO REFERENCIAL**

La interpretacion que la Rail Road Company hizo del uso de las tierras baldias y particulares, principalmente las ultimas, tuvo serias consecuencias sociales para la poblacion istmeña. En ambos contratos, 1850 y 1867, notaremos que los articulos relacionados con el uso de las tierras baldias y particulares mantuvo la misma amplitud interpretativa a favor de la Compañia. En los dos contratos se establecio que en el territorio comprendido entre Panama y Veraguas el monopolio

- a- Tendra derecho al usufructo gratuito de las tierras baldias necesarias para la operacion del camino de hierro
- b- Tendra libertad de escogerlas en la parte continental que considere mas conveniente
- c- En caso de utilizar terrenos de propiedad particular debia cumplir determinados

procedimientos legales en la jurisprudencia  
colombiana

Los privilegios concretos que le otorgaban los contratos, le permitio a la compañía administrarlos con la unica optica de sus intereses Veamos algunos casos ilustrativos, sustentada en documentacion encontrada en el Archivo Nacional de Panama

## **1 LA COMPAÑÍA RECLAMA LAS TIERRAS DE CHIMINA**

El 17 de agosto de 1855 el señor Manuel Echeverria, gobernador provincial, envia nota al Secretario del Estado Soberano de Panama notificandole que ha enviado copia al Alcalde del distrito parroquial de Chepo, del escrito que la jefatura superior del Estado le enviara al Superintendente a de la Compañia

***“manifestándole que el terreno denominado “Chimina” que se denunció como mostrenco en el mencionado distrito es baldío y como tal sujeto a los compromisos que tiene el gobierno mencionado con la Compañía” (Archivo Nacional, tomo 2472)***

La misma misiva le recuerda al Alcalde su deber de cumplir las leyes y lo que en ella se dispone

Por el tenor de esta nota pareciera que hubo resistencia de la primera autoridad distrital a cumplir con la demanda de la Compañía. Pero parece ser mas interesante como ya, en una fecha temprana, la Compañía demandaba tierras, bastante alejada de la propia linea ferrocarrilera. Ello no era casual, si tenemos presente el articulo dieciocho del convenio de 1850, ratificado en el segundo contrato, especificamente en el numeral tres del articulo nueve. La unica diferencia era la cantidad de tierras que podia disponer la compañía entre Panama y Veraguas. Mientras en la transaccion de 1850 la compañía podia disponer entre cien y ciento cincuenta mil fanegadas, en 1867 podia disponer entre sesenta y cuatro mil y noventa y seis mil fanegadas. Esta disminucion pudo deberse a que los trabajos de construccion de la linea habian finalizado y el gobierno de los Estados Unidos de Colombia tenia mayor claridad de las tierras que debia conceder. Para una mejor comprension de esta importante concesion que

hacia Colombia de las tierras del Istmo, me permito transcribir el artículo dieciocho del contrato de 1850

***“Las cien mil fanegadas de tierras, o el número de ellas hasta ciento cincuenta mil que hayan disponibles como baldías, entre Panamá y Veraguas, i se conceden a la Compañía, podrán servir para formar en ellas campamentos de obreros, campos de cultivos, dehesas para las bestias de carga y ganados, cortes de madera para construcción i para combustibles, i jeneralmente los establecimientos a propósito para facilitar cualesquiera operaciones industriales emprendidas por la Compañía, i particularmente las que tiendan a la colonización (Public Record Office,1850)***

Este artículo es ilustrativo que el interés mercantil del monopolio no se circunscribía exclusivamente, como a primera vista pudiera parecer, al transporte de carga de pasajeros, sino que la misma actividad involucraba una serie de soportes colaterales de recursos alimenticios y forestales que solo podían ser posibles, con una extensa cantidad de tierras y una colonización programada y dirigida a mantener el trasiego de productos y personas

## **2 W PARKER, SUPERINTENDENTE DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL SE NIEGA A COMPARECER EN JUICIO DE BIENES Y RAICES**

El 13 de julio de 1868, el presidente provisional del Estado Soberano de Panama, Fernando Ponce, recibe misiva del Superintendente de la Compañía del Ferrocarril, W Parker que lo conmina a

***“dictar una resolución de carácter federal prohibiendo que el señor Juez Departamental de lo Civil de Panamá me cite para comparecer en el pleito de Bernardo Andreve contra dicha Compañía ( )”*** (Archivo Nacional, tomo 3231)

El juicio al que se niega acudir el señor W Parker, se refiere a una controversia jurídica sobre una propiedad de bienes y raíces en la cual el señor Bernardo Andreve le sigue juicio a la Compañía del Ferrocarril

El llamado Superintendente se fundamenta en el artículo 27 del contrato del 5 de julio de 1867 que a la letra expresa

***“Es obligatorio para la Compañía mantener constantemente en Panamá o Colon un***

***representante suyo con autorización y poderes suficientes para que siempre que sea necesario pueda entenderse personalmente con el gobierno de los asuntos que tengan relación con la empresa". (Archivo Nacional, tomo 3231)***

Sin embargo, tratándose de fundamentarse en el artículo transcrito, Parker le expresa en la misma carta al Presidente Provisional del Estado

***"( ) yo no puedo asumir funciones con que no haya sido investido por los directores de la Compañía a que sirvo ( ) ¡ es claro que en mi carácter de Representante de dicha Compañía en el Istmo conforme el artículo 27 del presente contrato de 16 de agosto de 1867 se me exige solamente tratar cuando sea necesario con el gobierno sobre asuntos relacionados con la empresa (el ferrocarril) (Archivo Nacional, tomo 3231)***  
Subrayado nuestro

Este ejemplo es importante destacar la actitud insolente del Representante de la Compañía demandándole, al Presidente del Estado de Panamá, una excusa legal que justificara su negativa a comparecer ante los tribunales en un caso en que esta involucrada y acusada la Compañía y el como Representante debe comparecer Pero igualmente la

mencionada demanda involucraba la intromision abierta del Poder Ejecutivo en el Poder Judicial

Llama tambien la atencion la argumentacion que esgrime, basado precisamente en el articulo veintisiete del contrato de 1867, para no comparecer ante los tribunales, donde el Superintendente se abroga practicamente el derecho de definir, segun su juicio particular, cuales son los negocios que la Compañia debe tratar con el Estado. La actitud de Parker notaremos sucesivamente que sera una constante en las relaciones de la Compañia con el Estado colombiano

### **3 LADRÓN DE GUEVARA EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA**

Fundamentandose en un fallo del Juzgado Civil y de Comercio de Colon, la Compañia intenta desalojar de los terrenos conocidos como Fore River al señor Ladron de Guevara

Tal suceso nada hubiera tenido de extraordinario, no era la primera vez que la Compañia desalojaba a un ciudadano de los predios baldios que gratuitamente le habia otorgado la

Nacion El quejoso, en nota que envia al Prefecto Provincial de Colon el 29 de abril de 1887, sostiene

***“En el año de 1885, con permiso de las autoridades edificué a un lado del camino del ferrocarril de Panamá ( ) en un punto conocido como Vapor Viejo o Fore River una casa de dos pisos por valor de más de 3,500 pesos ( )”*** (Archivo Nacional, tomo 3287)

Si consideramos valido lo afirmado por el señor Ladron de Guevara, nuevamente estaríamos asistiendo a otro desconocimiento de las autoridades nacionales, por parte de la Compañía cuando sus intereses no son favorecidos

En la misma nota manifiesta

***“( . ) hallándose el terreno cenagoso sobre el cual está edificada mi casa en la línea de caminos de carriles de hierro, podría pertenecer al goce del Gobierno de la República, conforme a la parte final del numeral 3, del artículo 9, del Decreto Ejecutivo del 16 de agosto de 1867 que promulga el contrato sobre construcción del camino de hierro, i en ese caso, conforme a las leyes nacionales, la ocupación concede preferente derecho al goce del terreno”*** (Archivo Nacional, tomo 3287)



El artículo que cita el señor Ladron de Guevara reza de la siguiente manera en sus líneas finales

***“( ) queda estipulado que en las tierras que la Compañía exija en la línea del camino y sus cercanías, se dejarán precisamente intervalos equivalentes en extensión a los que se den a la Compañía para que el gobierno de la República pueda hacer concesiones o venta de tierras para otros establecimientos que quieran fundarse en la línea y cercanía del camino”*** (Archivo Nacional, tomo 3287)

Es decir, el ocupante del terreno no solo estaba autorizado por un funcionario competente, el Alcalde, sino también las líneas finales del contrato de 1867, sustentaban su derecho a la ocupación

El sujeto afectado también denunciaba, en lo que consideraba un atropello, en el supuesto que la Compañía tuviera derechos sobre esos terrenos

***“( ) no podría hacer el uso deseado que le da la cesión que por aquel contrato se le hace, sino procediendo previamente de acuerdo con lo que dispone ( ) el artículo 739 del Código Civil Nacional, es decir, a***

***recobrar el terreno ocupado en buena fe, pagando antes el valor del edificio, o bien concederme el terreno mediante el pago de un justo precio”*** (Archivo Nacional, tomo 3287)

Ladron de Guevara denunciaba el desconocimiento que en torno a las normas juridicas colombiana, ejecutaba la Compañia

En relacion con este punto pudiera haber posiciones opuestas en razon de que a pesar del fallo de Eusebio Morales, como Juez Civil y de Comercio, lo cierto es que el Alcalde de la ciudad de Colon, H de la Ossa, se nego a ejecutar la sentencia argumentando en un escrito del 12 de abril de 1887 lo siguiente

***“No existiendo entre las atribuciones que el Código Administrativo confiere a los Alcaldes ninguna que faculte ( ) para ordenar la desocupación de terrenos sobre los cuales se hallan edificadas casas pertenecientes a particulares y mucho menos para que pueda conferr autorización que pide el Sr Dr De la Espriella, como apoderado de la Compañía ( . )”*** (Archivo Nacional, 3287)

A pesar de de la negativa del Alcalde a conceder el permiso de desalojo, el Dr De la Espriella intento ejecutarlo con un grupo de trabajadores de la Compañía, segun se deduce de un informe que envia el 25 de abril, el Prefecto de la provincia de Colon, Pasos, al Gobernador de Panama

***“( .) se presentó anteayer, el Sr Ladrón de Guevara, pidiendo el auxilio de las autoridades para que se impidiera la destrucción de su casa o la remoción de ella del lugar, pues los empleados de la Compañía del Ferrocarril se habían presentado allá y habían comenzado el trabajo El Sr. Alcalde se trasladó inmediatamente al lugar en donde se cumplían aquellos hechos e hizo suspender la operación”*** (Archivo Nacional, tomo 3287)

Ante la contradiccion entre el fallo emitido por el Juez Civil y de Comercio, Eusebio Morales, y la interpretacion basada en el Codigo Administrativo, por el Alcalde, la Compañía acomodaba su actuacion a la interpretacion del primero, confirmandose una vez mas que el acatamiento o rechazo de una sentencia juridica estaba sincronizada con su interes

El informe que envia el Prefecto de Colon, J. Pasos, nos transporta mas alla de la confrontacion Estado-Compañia ferrocarrilera para ubicarnos en el contorno social que genera esta situacion. Indica en su memorial

***“El aumento considerable de esta población por una parte, el fuerte alquiler de los edificios por otra y el excesivo precio que cobraban los tenedores de los lotes demarcados en el plano de la ciudad de Colon, hizo que infinidad de individuos que deseaban establecerse en esta económicamente, construyeran casa a lo largo del camino de hierro en los lugares pantanosos llamados (.) “Vapor Viejo”, Fore River, en la banda Este, opuesta a la parte que ocupa con sus edificios la Compañía del Canal ( )”. (Archivo Nacional, tomo 3287)***

El escrito no puede ser mas elocuente. La poblacion con menos recursos era la que se veia obligada, en funcion de la especulacion con los terrenos de la ciudad de Colon, a buscar un sitio, por desagradable que fuera, para vivir. Vapor Viejo y Fore River dan la impresion de ser los centros poblacionales que pudieramos denominar barrios populares.

El informe del Prefecto tambien presenta algunos indicios que la especulacion, con las tierras de la isla de Manzanillo, no era exclusivo de intereses ajenos a la Compañia sino que incluso, la misma participaba Asi expresa

***“( ) y lo que antes era un pantano horrible, se encuentra hoy convertido en una calle de agradable aspecto” (Archivo Nacional, tomo 3287)***

Mientras fue un pantano, poco interes despertó en la Compañia los mencionados terrenos, pero una vez que sus habitantes, con sus esfuerzos los fueron mejorando y valorizando la Compañia comenzó a fundamentar los derechos que sobre los mismos le daba el contrato de 1867 y ese interes mercantil la impulsó

***“( ) a demarcar sus lotes, y señalando un gravamen de \$2 oro americano al año por pie de frente” (Archivo Nacional, tomo 3287)***

Indica igualmente el informe que comentamos que el señor Ladron de Guevara estaba dispuesto a pagar por el arrendamiento rechazando la Compañia la oferta, so pretexto de que el lote habia sido alquilado a otra persona Aunque se

peque de subjetividad, el rechazo no estaria motivado por la especulacion? Nada puede comprobarlo pero tampoco invalidarlo, los elementos que giran alrededor de este caso dan cierto margen a suponer lo primero

#### **4 LITIGIO ENTRE LA COMPAÑÍA Y LA SEÑORA ANDREA GUTIERREZ DE BRUN**

Otro incidente semejante, al caso de Ladron de Guevara, se suscita en 1891 En esta oportunidad la Compañía desaloja por morosidad a los ciudadanos Galley (el apellido esta ilegible en el documento original) y al señor Jose de las N Bolivar e intenta desalojar a la señora Andrea Gutierrez de Brun, del cual nos ocuparemos en este escrito

El 3 de junio de 1891, el superintendente de la Compañía, A L Rivers, le exige al prefecto Pasos el desalojo de la señora de Brun en los siguientes terminos

***“( ) dicte órdenes terminantes a efecto de que los lotes de terreno n°173 y parte del 175 que retienen indebidamente en su poder la señora Andrea de Brun ( ) vuelvan a poder de la Compañía, desocupados de los edificios hechos en ellos, que retiene, el***

***contrato expiró el primero de (mes ilegible) y no ha sido renovado ni pagado los dos últimos años”*** (Archivo Nacional, 2876)

Notaremos por los terminos en que esta redactada la nota del Superintendente, que el mismo se ha atribuido las funciones judiciales y administrativas de las autoridades colombianas. Conducta que hemos intentado aproximarnos en este escrito. A pesar de que es posible que el desalojo de los moradores que se propone A. L. Rivers tenga fundamento en las relaciones contractuales que establece con cada arrendatario, lo cierto es que no presentaba ninguna prueba legal que acreditara su peticion, argumentando que el incendio de 1885, en la ciudad de Colon, incinero esos documentos. Tratando de acomodar su argumentacion, en la nota al Prefecto le manifiesta

***“No presento el ejemplar de la Compañía del referido contrato por haberse destruido en el último incendio de ésta ciudad, pero esta en el interés de los arrendatarios, presentar el suyo, pues si no lo hicieren resultaría no haber tenido derecho alguno para edificar sobre el terreno y su obligación seria aún mas clara ( )”***  
(Archivo Nacional, tomo 2876)

La aplicación de la típica ley del embudo, son las víctimas las que deben presentar las pruebas. La Compañía con su poder económico e indudablemente político, sin mayores documentos probatorios, exige la salida de los ocupantes de sus lotes.

El 8 de junio la Prefectura sentencia

***“( ) notifíquese a la señora Andrea de Brun (.) para que desocupe el lote 173 y parte del 175 (.) sin derecho alguno (.) señalase sesenta días para que tenga lugar la desocupación de dichos lotes”*** (Archivo Nacional, tomo 2876)

Las autoridades administrativas ceden a la exigencia de la Compañía. Estas continuas concesiones nos permiten aproximarnos a la idea de que el monopolio ferrocarrilero, era tanto su poder, que su influencia era sustancial en el surco final de las decisiones oficiales.

Frente a su inminente desalojo, la señora Brun apela al mismo Prefecto, en escrito que presenta el 11 de junio de 1891. Sostiene en su alegato



***“Que la Compañía citada deba ser amparada en la posesión del área de terreno de esta ciudad de Colón, y que el gobierno tenga ordenado que se le ampare, es una cosa y yo no tengo que disputar, pero que, no oyéndome en juicio y condenándome sin ser oída es cosa que pugna con la Constitución y con todas las garantías que ofrecen las leyes civiles de sustancia y procedimientos ( ) Si la Compañía alega el derecho al terreno, yo alego el que tengo sobre mis casas y en virtud de una ley preexistente (artículo 739 del Código Civil) ( ) yo no debo nada a la Compañía en arrendamiento del lote y ella no ha presentado prueba en contrario, ( ) , pero suponiendo que la diera, no por eso tiene derecho a que se destruyan mis edificios”*** (Archivo Nacional, tomo 2876)

El interesante alegato de la señora Brun deja indicado

- 1 El respeto al monopolio establecido en agosto de 1867 al sostener que la Compañía debe ser amparada en cierta medida
- 2 El mencionado amparo no significa el desamparo de los pobladores de los terrenos que regenta la Compañía por disposición del contrato de 1867 La afectada invoca los derechos individuales que las Constituciones

colombianas siempre establecieron como una premisa liberal, fundamental, en la defensa de los derechos de sus ciudadanos

- 3 Los derechos que pueda tener la Compañía, por disposiciones del contrato de 1867, no significa que la misma tenga que desconocer los procedimientos jurídicos establecidos en la República de Colombia y mucho menos sobrepasar las normas constitucionales del Estado. Por tanto, exige que la mencionada empresa presente su queja ante los tribunales ordinarios o competentes
- 4 El derecho que pueda tener la Compañía sobre los terrenos no significa que deba desconocerse los derechos que ella tiene sobre las posesiones que allí se levantan, lo que implica un interesante punto de argumentación
- 5 No es ella, como sostiene la Compañía, la que tiene que demostrar su inocencia (que ha cumplido con sus obligaciones) sino es la empresa la que debe probar su

culpabilidad, es decir, que no ha cumplido con el pago del alquiler de los lotes que ocupa

Ese mismo día, 11 de junio de 1891, el prefecto Pasos, que tres días antes, 8 de junio, había sancionado el desalojo de la señora Brun, resuelve acoger la apelación interpuesta por la afectada

El caso de la señora Brun, debemos insistir, no es casual, es el producto de lo que hemos intentado explicar en cada uno de los casos presentados: la interpretación unilateral de la Compañía, no satisfecha con las amplias prerrogativas que le brindaba el contrato de 1867, sobrepasa el orden jurídico nacional, a menos que, en significativas ocasiones, las autoridades tuvieran el valor cívico de ejercer su dominio jurídico

Es importante este caso, por cuanto el argumento presentado refleja, en algún sentido, la contradicción entre los intereses del Estado y su población frente a los intereses de la Compañía. A través de la defensa de sus reivindicaciones particulares, el hombre sencillo fue percatándose,

gradualmente, de que los intereses de la Compañía no eran ni coincidentes ni semejantes con sus intereses y los del Estado Nacional

## **CONCLUSIONES**

En el desarrollo del presente esfuerzo hemos presentado varias situaciones a saber

- 1 Las amplias concesiones brindadas a la Compañía del Ferrocarril de Panama en relacion con el uso de las tierras baldias y particulares, comprendidas entre las provincias de Panama y Veraguas y los conflictos que este privilegio ocasiono en la poblacion del Istmo
- 2 El incumplimiento del articulo cuarto y decimo del contrato Totten-Gutierrez de Lara, relacionado el primero con la extension de la linea ferrea hasta la isla de Naos, Flamenco, Perico o Culebra en la bahia de Panama y el segundo, con el saneamiento de cuatro hectareas de tierra en la isla Manzanillo para construir oficinas publicas
- 3 El uso ilegal, por la Compañía, de los bienes lacustres, en la isla Manzanillo, denunciados por Pablo Arosemena
- 4 El reclamo de la Compañía de las tierras de Chimina

- 5 El desalojo de Ladron de Guevara y Andrea Gutierrez de Brun y la especulacion que con las tierras baldias entregadas por el Estado, realizaba la Compañia ferrocarrilera agudizando el problema social de la vivienda en Colon
- 6 El convenio de arrendamiento entre el Concejo de Colon y la Rail Road Company y las condiciones que esta le impone al gobierno municipal

Todas estas situaciones expuestas en el presente escrito no estuvieron aisladas, ni fueron producto de la casualidad, sino que eran el reflejo o el efecto de las relaciones de un Estado debil, en proceso de formacion, con fuertes pugnas politicas internas, como eras el colombiano, frente a una empresa transnacional, avalada por otro Estado, los Estados Unidos, en pleno proceso expansionista que le permitia, no solamente interpretaciones unilaterales y extensivas de lo pactado, de acuerdo a sus intereses

Tal situación se agravó más por el carácter dúctil de las autoridades colombianas e istmeñas, como lo reflejan claramente todos los casos expuestos

Fue nefasto para los intereses colombianos e istmeños, aceptarle a la Compañía el incumplimiento de los artículos cuarto y décimo del contrato Totten-Gutiérrez de Lara. Con esa decisión estuvieron más prestos a proteger los intereses del monopolio sin considerar cuánto perjudicaba al interés nacional

Por ello no es de extrañar que ante la falta de carácter de las propias autoridades nacionales, salvo excepciones, la Compañía se atribuyera la decisión de no entregar debidamente saneadas las cuatro hectáreas para construir los edificios que albergarían las instituciones estatales y bajo subterfugios técnicos no extendiera el Terminal de la línea férrea hasta una isla situada en la bahía de Panamá. La nota con respecto a este tema, que le enviara G. W. Goteen, representante legal de la Compañía, al Presidente del Estado Soberano de Panamá, urgiéndole a releer una nota enviada

por el señor Dubois, indica la poca consideracion que tenian, por los funcionarios oficiales, los magnates del ferrocarril

La debilidad del Estado permitio interpretaciones extensivas a las clausulas del pacto de 1867, como lo permite visualizar la denuncia que Pablo Arosemena gestiona ante las autoridades nacionales en relacion con los bienes lacustres de la isla Manzanillo y las atinadas observaciones de Justo Arosemena que considerando dichos bienes lacustres como bienes nacionales, advertia

***“que la Compañía sabe que son propiedad de la Nación, aunque cree que no debe devolverlos si no al termina el privilegio”***  
(Archivo Nacional, tomo 3287)

Finalmente, los juicios de desalojo a que fueron sometidos los ciudadanos Ladron de Guevara, en 1885 y Andrea Brun en 1891, no solamente reflejan la conducta prepotente de la Compañía, sus interpretaciones particulares, sino tambien el drama social que padecia la poblacion de menos recursos economicos y la especulacion con los terrenos de la isla Manzanillo, en la cual estuvieron



involucrados no solo particulares, sino tambien la misma Compañia

En realidad el desalojo no lo sufrían ni los altos funcionarios de la Compañia ni las clases pudientes, sino aquellos como Ladron de Guevara que con enormes sacrificios levanto su vivienda en las cienagas de Fore River o de Andrea de Brun que sin juicio previo e irrespetando los procedimientos judiciales, se intento desalojarla

La conducta de la Compañia ferrocarrilera es el presagio de las particulares interpretaciones que en el futuro haria, los Estados Unidos, especialmente en el tratado de 1903 y subsiguientes del siglo XX

## **BIBLIOGRAFIA**

- 1** Archivo Nacional Seccion Planos e Historia Serie Union a Colombia Tomo 3231 Folio 136
- 2** Ibid Folio 139
- 3** Ibid Tomo 2588 Folio 116-117
- 4** Ibid Tomo 2619 Folio 165
- 5** Ibid Folio 199
- 6** Ibid Tomo 2481 Folio 52
- 7** Ibid Folio 53-54
- 8** Ibid Tomo 3287 Expediente 65
- 9** Ibid Tomo 3131 Pag 11
- 10** Ibid Tomo 2623 Folio 178
- 11** Ibid Tomo 3287 Expediente 63
- 12** Ibid Tomo 3287 Expediente 66
- 13** Ibid Tomo 2876 Tomo

- 14 Ibid Tomo 3287 Expediente 63
- 15 Castillero R , Ernesto J **El Ferrocarril de Panamá**  
Imprenta Nacional Panama 1933
- 16 **Diario Oficial** Miercoles 19 de junio de 1867 Año  
Numero 954 Bogota
- 17 **Diario Oficial** Sabado 12 de mayo de 1866 Año III  
Numero 637 Bogota
- 18 Ibid Pag 452
- 19 Mack, Gerstle **La tierra dividida** Editorial  
Universitaria Panama 1978
- 20 Puello G , Orlando J , et al **El ferrocarril de Panamá**  
Estudio geografico-historico del primer ferrocarril  
transcontinental del mundo Universidad de Panama  
1960

**NOTA DE LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES Y MEJORAS  
INTERNAS DE LA REPUBLICA DE LA NUEVA GRANADA ADVIRTIENDO DEL  
INTERES DE LOS FRANCESES POR OBTENER LA CONCESIÓN PARA LA  
CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL POR EL ISTMO DE PANAMÁ**

# REPUBLICA DE LA NUEVA GRANADA.

16

Secretaría de Relaciones Exteriores  
y Negocios Internos

Bogotá 30 de Mayo  
de 1843

Sección 1ª

Número 13

Al Sr. Gobernador de la provincia  
de Panamá.

Julio 2  
16

Habiendo llegado a noticia del Gobierno, aunque de un modo privado, que la antigua compañía de Salomon para la apertura de un camino ó canal en el istmo de Panamá, se prepara en Europa para venir a tratar de emprender la obra ha creído S. E. el Presidente de la República conveniente hacer advertir a Ud. por este Despacho, que el privilegio concedido a dicha compañía se declaró haber caducado por resolución de 5 de Julio de 1843, y en consecuencia no tiene derecho a la empresa, y deberá declararlo así si es que se presentan agentes de dicha compañía en esa provincia. Sin embargo podrá Ud. manifestarles el Gobierno de la República está dispuesto a las proposiciones que se le hagan con respec-

#### Artículo 30 o

El Poder Ejecutivo en cualquier tiempo determinará cuáles son las naciones extranjeras a quienes es permitido trasportar su correspondencia al traves del Istmo de Panamá por el camino de carriles de hierro pero en todos los casos en que sea permitido que las baliijas de naciones extranjeras pasen por el Istmo de Panamá, todos los contratos i arreglos pecuniarios para su transporte por el expresado ferrocarril serán hechos por la Compañía, i todos los productos pecuniarios de tales contratos i arreglos ingresarán a los fondos de la Compañía como un ramo de sus utilidades. En compensacion de esta gracia la Compañía se obliga a trasportar por el ferrocarril, francas de porte, todas las baliijas de la Nueva Granada i ademas a pagar al Gobierno de la República el cinco por ciento de todas las sumas de dinero que reciba en virtud de dichos contratos i arreglos, bien sea que tales sumas provengan de contratos que la Compañía celebre con Gobiernos extranjeros o con otras Compañías, o de las reglas jenerales que establezcan sobre portes de la correspondencia de naciones que no hayan celebrado contratos especiales con ella

I queda igualmente estipulado 1o , que cualquiera que sea el producto que la Compañía perciba en virtud de dichos contratos i arreglos, en ningun caso pagará por esta razon al Gobierno de la Nueva Granada ménos de diez mil pesos en cada año 2o , que este pago será ademas del tres por ciento de los beneficios netos de la empresa a que tiene derecho la Nueva Granada i 3o , que la facultad de la Compañía para celebrar tales contratos o arreglos pecuniarios, no se opondrá de modo alguno a los contratos o arreglos que ahora existen entre la República de la Nueva Granada i alguna o algunas naciones extranjeras, para el transporte de baliijas en el Istmo de Panamá

#### Artículo 31o

Los servicios de toda especie que debe prestar la Compañía en el camino de carriles de hierro durante el tiempo de su privilejio, se prestarán exclusivamente por sus aiente i con el material perteneciente a ella, a ménos que le conviniere hacerlo de otro modo

#### Artículo 32o

La Compañía podrá introducir libremente en el Istmo, sin pagar derechos ó impuestos de ninguna clase, todos los utensilios, máquinas, herramientas, materiales i objetos manufac-

turados destinados a la ejecucion, al trabajo i a la conservacion del camino de carriles de hierro, i tambien los objetos necesarios para el alimento i vestido de los obreros empleados en los trabajos, durante el tiempo de la construccion del camino, sujetándose en esta parte a las reglas que establezca el Poder Ejecutivo

#### Artículo 33o

No se impondrán derechos ni contribuciones nacionales, provinciales, municipales, ni de ninguna otra clase sobre el ferrocarril, ni sobre sus almacenes, muelles, máquinas, u otras obras, cosas i efectos de cualquier especie que le pertenezcan i que a juicio del Poder Ejecutivo se necesiten para el servicio del mismo ferrocarril o de sus dependencias, i en compensacion se estipula expresamente, que en todo caso i no obstante cualesquiera disposiciones de este contrato que sean contrarias a la presente, las tropas, pertrechos, armas, vestuarios u otros efectos que sean propiedad del Gobierno de la República, i los individuos que vengan a ella como nuevos pobladores por cuenta del Estado, serán trasportados gratuitamente por el ferrocarril, a cargo i costo de la Compañía, i sin que el Gobierno, ni las tropas i colonos expresados, tengan que abonar cantidad alguna por razon de fletes, ni por ninguna otra causa

#### Artículo 34o

Los pasajeros, dinero, mercancías, objetos i efectos de todas clases que sean trasportados al través del Istmo, para ir de uno a otro Océano por el camino de carriles de hierro, estarán exentos de derechos e impuestos nacionales, provinciales, municipales o de cualquiera otra especie. La misma exencion se extiende a todos los efectos i mercancías que queden en calidad de depósito en los puertos, almacenes, i escalas de la Compañía con destino al exterior o al interior, pero las mercancías o efectos que se destinen al consumo interior de la Republica, satisfarán los derechos e impuestos establecidos o que se establecieren, al salir dichos efectos de los almacenes de la Compañía para lo cual se obrará con conocimiento de los empleados de la República, i conforme a las leyes, i a los reglamentos que dictare el Poder Ejecutivo

#### Artículo 35o

Los extranjeros que formen establecimientos en las tierras baldías concedidas gratuitamente a la Compañía, estarán



exentos durante el espacio de veinte años, contados desde la formación de tales establecimientos, de toda contribución forzosa, i de la de los diezmos i primicias sobre los fundos rurales i el consumo interior de sus productos tendrán derecho a obtener carta de naturalización luego que la soliciten, fijando su residencia en el territorio de la República, i durante el expresado término de veinte años contados desde la formación de sus establecimientos, no serán obligados a servir en el ejército, marina o guardia nacional, ni serán llamados a tomar las armas en defensa de la República, sino en el caso de invasión del territorio por una nación extranjera

#### Artículo 36o.

Los viajeros que pasen de un mar a otro por el camino de carriles de hierro no tendrán necesidad de pasaporte para transitar por él, excepto en los casos de guerra exterior o de conmoción interior política, en que el Gobierno crea conveniente la presentación de pasaportes para la seguridad del país o para conservar el orden público. No podrán, sin embargo, transitar por el Istmo las personas que estén expulsas del territorio de la República, ni los demás individuos a quienes las leyes hayan prohibido la entrada en ella

#### CAPITULO SEGUNDO

De los cargos i obligaciones a que se compromete la Compañía.

#### Artículo 37o.

La Compañía se obliga a ejecutar a sus expensas, riesgos i peligros todos los trabajos necesarios para el establecimiento i construcción de un camino de carriles de hierro que abra i conserve una vía de comunicación entre los dos Océanos por el Istmo de Panamá

#### Artículo 38o

Los dichos trabajos deberán, salvo los casos de fuerza mayor, comenzar dentro del término de diez i ocho meses, que empezará a correr cuatro meses después de haber sido aprobado por el Congreso de la República el presente contrato. Serán considerados como principio de la obra los trabajos definitivos que se hayan hecho sobre la delinación, indispensable para la ejecución de la empresa.

#### Artículo 39o

Dichos trabajos deberán terminarse dentro del plazo de seis años, que empezará a correr cuatro meses después de la aproba-

cion dada por el Congreso a este contrato; de manera que el camino de carriles de hierro emprendido por la Compañía sea practicable en todas sus partes a la expiracion del plazo así fijado, pero si despues de estar construida i practicable la tercera parte del camino de carriles de hierro, notare la Compañía que no puede concluirlo en toda su extension en los seis años estipulados en este artículo, tendrá derecho a solicitar una prórroga, que le será otorgada por el Poder Ejecutivo hasta por dos años mas sobre los seis fijados para la conclusion de la totalidad del camino, sin incurrir por esta prórroga en ninguna de las penas contenidas en el presente capítulo segundo de este contrato

#### Artículo 40o.

La Compañía asegurará el cumplimiento de las obligaciones a que se compromete para la ejecucion de los trabajos de la empresa que es objeto de este contrato, con una suma de ciento veinte mil pesos pero no será preciso que la Compañía deposite en numerario esta suma, sino que podrá afianzarla por medio de una escritura hipotecaria de doble valor, otorgada con todas las solemnidades convenientes i a entera satisfaccion del Gobierno de la República, para responder con esta fianza por la dicha suma de ciento veinte mil pesos, en el caso de que el ferrocarril no esté concluido en el tiempo estipulado en este contrato i con arreglo a las disposiciones convenidas en él.

#### Artículo 41o

En el caso de caducar el privilegio por no haberse comenzado los trabajos, o por no haberse concluido del modo i en los plazos prescritos para ello, la Compañía perderá a favor de la República la suma de los ciento veinte mil pesos de que trata el artículo anterior

#### Artículo 42o

Si la Compañía no se hubiere puesto en disposición de comenzar sus trabajos conforme al artículo treinta i ocho, i si ella no los hubiere comenzado efectivamente veinte i dos meses despues de haber sido aprobado por el Congreso el presente contrato, ella per-

derá todos los privilegios i ventajas que de dicho contrato le resultan; a ménos que los agentes del Gobierno de la República no hubieren hecho la entrega de los terrenos necesarios para el camino dentro de tres meses despues de haberlos pedido la Compañía. En este caso se prorrogará el plazo acordado por el artículo treinta i ocho para comenzar los trabajos, por un tiempo igual al retardo que haya sufrido la entrega de los terrenos, despues de los tres meses de haberlos pedido.

#### Artículo 43o

Si a los seis años fijados para la conclusion del camino de carriles de hierro, no se hubiere ejecutado la mitad de esta obra, la Compañía incurrirá en la pena de que caduque el privilegio, i de perder la suma de ciento veinte mil pesos asegurada por medio de la fianza de doble valor que debe otorgar en garantía del cumplimiento de las condiciones a que se somete. En las mismas pena incurrirá la Compañía, si a la expiracion de los ocho años no estuvieren terminados los trabajos del camino de carriles de hierro, i dicho camino practicable en todas sus partes, del modo, e la forma i con las condiciones prescritas en este contrato

#### Artículo 44o

En caso de caducidad válidamente pronunciada contra la Compañía esta quedará obligada a restituir a la República las tierras que le hubieren concedido a título gratuito, i esto en el estado en que ellas se hallaren en el momento de la caducidad, sin que el Gobierno Neo-Granadino sea obligado a dar a dicha Compañía, ni a los que se hayan sustituido en sus derechos, indemnización alguna por razon de mejoras, ni por ninguna otra causa.

#### Artículo 45o

Despues de la conclusion total de los trabajos de la vía o camino de carriles de hierro, la Compañía mandará hacer a sus expensas un deslinde territorial con citacion de los dueños de los terrenos colindantes, i un plano catastral de todas las partes del camino que deberán devolverse con este a la Republica al tiempo de la expiracion del privilegio. Igualmente mandará hacer a sus expensas un estado descriptivo de los puentes, acueductos i demas obras de arte que se hubieren construido, i que deberán cederse a la República en la misma época

#### Artículo 46o

La Compañía formará ademas, a su costo, estados semejantes des

tivos de todos los trabajos posteriores de igual naturaleza que ella hiciere, construir mientras permanezca en posesion del privilegio

#### Artículo 47o

Un duplicado exacto i auténtico del plano catastral i de los estados descriptivos arriba mencionados, deberá ser entregado por la Compañía a la Gobernacion de Panamá, o remitido a la Secretaría de Relaciones Exteriores, a fin de que se deposite en los archivos nacionales, i sirva en ellos para lo que sea menester durante el curso del privilegio, o al tiempo de su expiracion

#### Artículo 48o

Un año ántes de la expiracion del privilegio, la Compañía estará obligada a hacer, con citacion i audiencia de los agentes de la República, comisionados para esto, los avalúos, estados e inventarios de las propiedades inmuebles, puentes, acueductos i demas obras de arte que deberán ser cedidas a la Republica conforme a los estados descriptivos i al plano catastral, de que se habrán depositado duplicados en los archivos de la administracion neo-granadina.

#### Artículo 49o

Al expirar el término del privilegio, i por el solo hecho de su expiracion, o en caso de ser redimido el privilegio, como se expresa en el artículo segundo de este contrato, i por el solo hecho de la redencion, el Gobierno de la Nueva Granada quedará subrogado en todos los derechos de la Compañía, en la propiedad de los terrenos i de las obras de arte designadas en el plano catastral i en los inventarios i estados descriptivos arriba mencionados, i entrará inmediatamente en el goce de la vía de comunicacion, de todos sus erseres, de todas sus dependencias i de todos sus productos. La Compañía estará obligada a entregar al Gobierno en buen estado los caminos, las obras que los componen i sus dependencias, tales como atracaderos, lugares de descarga, casa de guardia de celadores, oficinas de recaudacion de fletes y peajes, máquinas fijas o movibles; i en jeneral cualesquiera objetos muebles e inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el servicio de los trasportes, o que sean aplicables a algun otro objeto conexionado con la empresa, i ora se hayan incluido u omitido en los mencionados planos, inventarios, estados i catastros

#### Artículo 50o

De conformidad con lo que ya queda indicado, se estipula aquí

expresamente, que cuando en cualquier tiempo i por cualquier causa que sea, termine o expire el privilegio de la Compañía, el Gobierno de la República entrará inmediata i gratuitamente en el goce, propiedad i posesion de todos los objetos de que tratan los dos artículos cuarenta i ocho i cuarenta i nueve que preceden al presente; i que por consiguiente, dicho Gobierno entrará así mismo inmediata i gratuitamente, en el goce, propiedad i posesion del camino de carriles de hierro en toda su extension de uno a otro Océano, i de los atracaderos, caminos carreteros laterales i transversales, lugares de carga i descarga, almacenes de depósito, estaciones, casas para guardia de celadores, oficinas de recaudacion de fletes, i peajes, máquinas fijas o movibles, i en jeneral de todas las obras, efectos, utensilios i cosas de cualquier clase que a juicio del Poder Ejecutivo sean necesarias para el uso del camino i de sus dependencias, tales como locomotores, carros i carruajes de toda especie, materiales i abastecimientos de todo jénero i en suma, cualesquiera otros objetos muebles o inmuebles que sean aplicables al servicio del ferrocarril i de los demas caminos, obras i establecimientos dependientes de él, o conexcionados de algun modo con la empresa i pertenecientes a ella, aunque no se hayan expresados en este artículo, ni en los anteriores quedando bien entendido que todas estas cosas, muebles e inmuebles, pasarán como se ha dicho, a ser del goce, propiedad i posesion del Gobierno de la República, sin que él deba abonar a la Compañía cantidad alguna, a título de indemnización, ni por ninguna otra causa

#### Artículo 51o.

Mediante la percepcion de los derechos i precios de trasporte fijados por ella, la Compañía contrae la obligacion de ejecutar constantemente con cuidado, puntualidad i rapidez, i sin acepcion de nacionalidad, el trasorte de los viajeros, ganados, mercancías, jéneros i materiales cualesquiera que le fueren confiados, los cuales serán trasportados sin otra rebaja particular del precio de las tarifas que la que se acuerde a favor de las naciones que se hayan comprometido, o en lo sucesivo se comprometan por medio de tratados públicos celebrados con la Nueva Granada, a garantizar positiva i eficazmente a esta República sus derechos de soberanía i propiedad sobre el territorio del Istmo de Panama i la perfecta neutralidad del dicho Istmo, a fin de que en ningun tiempo sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar pero queda expresamente advertido, i al efecto se ha estipulado especialmente aquí, que la Nueva Granada, los granadinos i sus

i sus propiedades gozarán de todos los beneficios i ventajas que cualquiera otra Nacion obtenga a virtud de lo dispuesto en este artículo

Artículo 52o.

Cualquiera que fuere la delineacion que la Compañía escoja para establecer entre los dos Océanos el camino de carriles de hierro, una de sus extremidades deberá ser la ciudad de Panamá.

Artículo 53o.

Los buques de las naciones que estén en guerra con la Nueva Granada, no serán admitidos en los puertos de donde parta el camino de carriles de hierro, ni las producciones, efectos i propiedades de dichas naciones gozarán el libre tránsito al través del Istmo por dicho camino

Artículo 54o.

Los gastos de agrimensura i deslinde de las tierras concedidas a la Compañía, los costos del plano catastral i de los inventarios i estados descriptivos mencionados en el presente contrato, igualmente que todos los gastos i costos de los títulos de propiedad que deberán ser expedidos por las autoridades o escribanos de la República, son de cargo de dicha Compañía pero todos los actos, de cualquier naturaleza que sean, hechos para la ejecucion del presente contrato, serán registrados sin pagar derecho alguno por esta causa.

Artículo 55o.

La Compañía<sup>se</sup> obliga a pagar en cada año al Gobierno de la Nueva Granada el tres por ciento de los beneficios netos de la empresa, en la misma proporcion en que se deban repartir en forma de dividendos a sus accionistas, sin poner en cuenta, para el pago de este tres por ciento, deduccion alguna por intereses presumidos del capital social, ni por cualquiera cantidad que los socios destinen para fondo de reserva o de amortizacion. Queda estipulado que para la percepcion de este derecho, el Gobierno de la Nueva Granada se atenderá, como los accionistas de la empresa, a las cuentas producidas liquidadas en asamblea jeneral de la Compañía, i hacer observaciones en su caso como cualquier accionista, pero sin facultad para mezclarse en la administracion de la Compañía. Ademas de lo estipulado en el presente artículo, se ha convenido igualmente, que el pago del expresado derecho del tres por ciento se verificará en Bogotá, Panamá o Nueva York, segun lo ordene el Gobierno de la republica

#### Artículo 56o

La Compañía hace elección de domicilio en Nueva York, i mantendrá en Panamá un representante con suficientes poderes para obrar en nombre de la misma en los casos en que fuere necesario

#### Artículo 57o

El presente privilegio no puede ser cedido ni traspasado a ningun Gobierno extranjero, esto es, a ningun Gobierno existente fuera del territorio <sup>neo</sup> granadino, so pena de que caduque el mismo privilegio por el mero hecho de intentarse o verificarse tal cesion o traspaso; que aunque algun día se intenten o verifiquen, serán i desde ahora se declaran absolutamente nulos, de ningun valor ni efecto

#### Artículo 58o

Siempre que en este contrato se habla de la conclusion, de la expiracion o de la terminacion del privilegio concedido en él, todo lo que se diga respecto de tal conclusion, expiracion, o terminacion, se entenderá dicho i aplicable tambien al caso de la redencion del mismo privilegio. En consecuencia, se estipula expresamente que en cualquier época en que el mencionado privilegio fuere redirido con arreglo al artículo segundo del presente contrato, la Compañía del ferrocarril de Panamá cumplirá todos los deberes que le corresponden, en los mismos terminos que si hubiesen trascurrido los cuarente i nueve años que puede durar cuando mas el privilegio i queda asimismo estipulado expresamente, que por la suma que se pague como indemnizacion a la Compañía del ferrocarril de Panamá en cualquiera de los tres casos mencionados en el artículo ultimamente citado, el gobierno de la Nueva Granada adquirirá no solo todos los derechos, sino tambien todos los objetos materiales que la Compañía debe entregarle al concluir el privilegio, la cual entrega se verificará, como acaba de establecerse por regla jeneral, en los mismos términos en que debiera tener lugar si hubieran trascurrido los cuarenta i nueve años que a lo sumo puede durar el privilegio.

#### Artículo 59o.

Las controversias que se susciten entre el Poder Ejecutivo de la Nueva Granada i la Compañía del ferrocarril de Panamá, con motivo de la ejecucion o de la falta de ejecucion del presente contrato, o sobre la intelijencia o interpretacion de las clausulas que él contiene, serán juzgadas por los majis-

trados i con arreglo a las leyes de la República de la Nueva Granada. En ningún caso podrá alegarse fuero, inmunidad, o exención no reconocidos o concedidos expresamente por este contrato, ni se admitirá la intervención de otra autoridad o funcionario que los legalmente establecidos con jurisdicción en la misma República. Aquellas controversias que interesaren a la existencia, la conservación o la permanencia del privilegio, i de los derechos que le son anexos, serán decididas por la vía de arbitramento.

#### Artículo 60o

El Gobierno de la República se obliga a proteger i a mantener en toda su integridad los derechos de la Compañía resultantes del presente contrato, i al efecto conviene en que, cuando ocurran dudas sobre la inteligencia de alguna ó algunas de las cláusulas insertas en los artículos anteriores, que aseguran a la Compañía algunos estímulos o ventajas, si tales dudas ocurrieren por no haber sido suficientemente explicadas dichas cláusulas, estas serán interpretadas en el sentido natural mas favorable a la Compañía.

#### Artículo 61o.

Deróganse irrevocablemente todos los actos legislativos, decretos i convenios por los cuales se concedieron en años anteriores diversos privilegios para la apertura de una comunicacion intermarina por el Istmo de Panamá. En consecuencia, solo la "Compañía del ferrocarril de Panamá" tiene el derecho i la obligacion de construir un camino de carriles de hierro de uno a otro Océano por el expresado Istmo, conforme a las estipulaciones del presente contrato, que es el único que queda vigente sobre el particular entre el Gobierno de la República i dicha Compañía, pues por esta cláusula se derogan no solo todos los actos, decretos i convenios arriba indicados, sino muy especialmente todos los contratos i estipulaciones que anteriormente existían entre el expresado Gobierno i la dicha Compañía, o los individuos en cuyos derechos se ha sustituido ella.

#### Artículo 62o

El presente contrato, según se halla dividido en dos capítulos i extendido en sesenta i dos artículos, sera sometido a la aprobacion del Poder Ejecutivo de la República, i



obtenida que sea, se presentará por este al Congreso, cuyo consentimiento i aprobacion se requiere para que recibiendo fuerza de lei, pueda llevarse a efecto.

En fe de lo cual, los comisionados de una i otra parte, a saber, Victoriano de Diego Paredes, como Secretario de Relaciones Exteriores de la República de la Nueva Granada, procediendo a nombre i por autorizacion especial del Gobierno de la misma República; i John Lloyd Stephens, como Vice-presidente i apoderado jeneral de la Compañía del ferrocarril de Panamá, procediendo en nombre i con especial autorizacion de dicha Compañía, han preparado dos ejemplares del presente contrato, ámbos de un mismo tenor i forma, i para que conste, los firman i sellan con sus respectivos sellos particulares, en Bogotá a los quince dias del mes de abril en el año del Señor mil ochocientos cincuenta

( L. S. ) Victoriano de Diego Paredes

( L. S. ) John Lloyd Stephens

Bogotá, a diez i siete de abril de mil ochocientos cincuenta

Aprobado

Jose Hilario López

El Secretario de Relaciones Exteriores,  
Victoriano de Diego Paredes

- 0 -

#### PROLOGO

de la ultima conferencia habida para celebrar el "Contrato sobre privilegio para la construccion de un camino de ferro carriles de un Oceano a otro por el Istmo de Panamá "

En la ciudad de Bogotá, a quince de abril de mil ochocientos cincuenta, se reunieron en la oficina del Despacho de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada, Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Estado i del expresado Despacho de Relaciones Exteriores, i John Lloyd Stephens, apoderado jeneral de la Compañía del ferrocarril de Panamá, con el objeto de firmar i sellar dos ejemplares del contrato que han concluido en esta fecha, sobre privilegio para la construccion de un ferrocarril en el Istmo de Panamá, i traídos a la vista dichos documentos originales, el Sr. Parédes expuso que ántes de firmarlos tenía orden de manifestar al

Sr. Stephens, que el Gobierno de la República entiende, i declara solemnemente, que por el artículo sesenta i uno del precitado contrato se derogan no solo todos los actos, decretos i convenios en él expresados, sino ademas cualquiera o cualesquiera otros contratos que el Sr. Rafael Rivas, encargado de negocios granadino en Washington, haya celebrado o celebre con la Compañía del ferrocarril de Panamá, ántes de tener conocimiento del dicho precitado contrato que debe firmarse en esta fecha, i que aunque el Sr. Stephens habia manifestado allanarse a la referida intelijencia del artículo sesenta i uno ya citado, el Gobierno granadino quiere que quede constancia formal de ello, i en consecuencia el que habla declara nuevamente a nombre de dicho Gobierno que serán nulos, i de ningun valor ni efecto, cualesquiera otros contratos que se hayan celebrado o se celebren sin tener conocimiento del que hoy va a firmarse, por manera que si en lo sucesivo apareciere que ántes, despues o al tiempo mismo de firmarse dicho contrato, estaba celebrandose, próximo a celebrarse, o ya celebrado algun otro contrato o contratos sobre el propio asunto, tal contrato o contratos, celebrados sin tener conocimiento del que hoy va a firmarse, serán absolutamente inválidos i solo el que está presente para firmarse permanecerá en fuerza i vigor

Enterado de la preinserta declaracion, el Sr Stephens la aceptó plena i absolutamente, como comisionado jeneral de su poderdante la Compañía del ferrocarril de Panamá, a nombre de la cual hizo en términos análogos a los que preceden, otra declaracion idéntica que fué tambien aceptada plena i absolutamente por el Sr Parédes, a nombre i representacion del Gobierno de la Nueva Granada

En seguida se leyeron i compararon escrupulosamente, los expresados dos ejemplares del contrato sobre privilegio para la construccion de un camino de ferrocarriles en el Istmo de Panamá, i habiendo sido hallados de igual tenor i forma, fueron firmados i sellados por los dichos señores Parédes i Stephens, con lo cual quedó terminada la conferencia i se redactó este protocolo.

En fe i testimonio jeneral de ello, i para que todo conste de un modo especial al tiempo de tomarse en consideracion en el Congreso el expresado contrato, se expide por duplicado la presente dilijencia, en Bogotá en el dia antedicho, quince de abril de mil ochocientos cincuenta

(L S ) Victoriano de Diego Paredes

(L S.) John Lloyd Stephens

Fuente PUBLIC RECORD OFFICE

F. O. 55, Vols. 89

Rollo 9 Cónsul Perry 1850

Folio 257 Vuelta - 259 Vuelta

**TRANSCRIPCION DEL CONTRATO FIRMADO ENTRE  
EL ESTADO COLOMBIANO Y LA PANAMA RAILROAD  
COMPANY EL 5 DE JULIO DE 1867**

CONTRATO TOTTEN-GUTIERREZ DE LARA (1867)

DECRETO DEL PODER EJECUTIVO

Algado como ley de la República el Decreto legislativo  
ando el contrato celebrado el 5 de Julio de 1867. "re-  
torio del 15 de Abril de 1850, sobre construcción de  
mino de carriles de hierro de un océano a otro por el  
Istmo de Panamá".

SANTOS ACOSTA,

Presidente de los Estados Unidos de Colombia,

Por cuanto a que con fecha 5 de Julio del corriente  
se ha celebrado entre los señores Secretario de Hacien-  
Fomento del Gobierno de la Unión, Jorge Gutiérrez de  
y George M. Totten, Ingeniero en jefe y Agente general  
la Compañía del Ferrocarril de Panamá, un contrato apro-  
en la misma fecha por el Poder Ejecutivo Nacional y  
ebido en estos términos:

CONTRATO

ormatorio del 15 de Abril de 1850, sobre construcción  
un camino de carriles de hierro de un océano a otro,  
el Istmo de Panamá.

El Secretario de Hacienda y Fomento de los Estados  
dos de Colombia, debidamente autorizado por el Poder  
ecutivo, por una parte, y por otra George M. Totten,  
geniero en jefe y Agente general de la Compañía del  
rocarril de Panamá, con los poderes y autorizaciones

suficientes de los empresarios de dicha Compañía: teniendo en consideración lo estipulado en el artículo 2o. del contrato celebrado con dicha Compañía y aprobado por el decreto legislativo del 4 de Junio de 1850, y deseando proveer lo conveniente a la perfección de la obra de dicho ferrocarril, a fin de que pueda corresponder mejor a las necesidades del comercio del mundo, a la vez que proporcionar una renta segura y permanente al Tesoro de la República, han convenido en modificar y reformar dicho contrato, en los términos que constan en las siguientes estipulaciones:

Artículo 1o. El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede a la Compañía del Ferrocarril de Panamá el uso y posesión, por noventa y nueve años, del ferrocarril construido por ella, que actualmente existe entre las ciudades de Colón y Panamá. Esta concesión comprende no solo el camino, sino también todas las dependencias de que hoy está en posesión dicha Compañía, necesarias para el servicio del tránsito, y las que en lo sucesivo establezca, como edificios, almacenes, muelles, telégrafos entre Colón y Panamá, &., &.

Artículo 2o. El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede a la Compañía para la explotación del ferrocarril, a no construir por sí, ni conceder a

persona o compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá; y se estipula igualmente que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna o empresa, sin acuerdo o consentimiento de dicha Compañía, la apertura o explotación de ningún canal marítimo que comunique los dos océanos al través del expresado Istmo de Panamá, al oeste de la línea del Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico. Pero queda estipulado que el derecho que se concede a la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende a que pueda oponerse a la construcción de un canal al través del Istmo de Panamá (excepto en la ruta del mismo ferrocarril), sino solamente a que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio, y como indemnización por los daños que pudiere sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia o competencia del canal.

Si el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, no le pareciere la suma que se exija por la Compañía, equitativa, entonces será fijada por árbitros en Nueva York o Panamá, el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Compañía; y en el caso de no estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero cuyo fallo será sin apelación. Para pronunciar el fallo, los árbitros tendrán en conside-

ración los fundamentos en que se apoye la Compañía y el informe que dará el Gobierno sobre la materia, y en vista de ellos resolverán, sin apelación, lo que crean más justo y equitativo. La suma, cualquiera que sea que definitivamente se designe, corresponderá por mitad a la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.

Artículo 30. En compensación y como precio de estas concesiones, la Compañía del Ferrocarril se obliga a pagar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, un millón de pesos oro americano, o doscientas mil libras esterlinas en letras contra Nueva York o Londres, según elija el Gobierno, el día en que este contrato sea aprobado por el Congreso, y a pagar por todo el término del presente privilegio una renta anual de doscientos cincuenta mil pesos en oro americano o en letras sobre Nueva York o Londres. Los pagos los verificará por trimestres en Nueva York al agente que designe el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, o si al Gobierno le conviniera, la Compañía pondrá el dinero en Londres o en Panamá, dando el Gobierno el aviso necesario a la Compañía en Nueva York. Estos trimestres se comenzarán a contar desde el día de la aprobación de este contrato por el Congreso.

Artículo 31. La Compañía se obliga a prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico, hasta las islas de Naos, Culebra, Perico y Flamenco, u otro lugar de la bahía



en que se encuentre un fondo permanente para buques mayores.

Artículo 5o. Por todo el término de este privilegio tendrá la Compañía el derecho exclusivo de establecer al través del Istmo de Panamá, en la zona expresada en el artículo 2o., cualquiera clase de caminos de ruedas desde un océano hasta el otro. El Gobierno colombiano se compromete a no emprender por sí, ni permitir que otra compañía o persona emprenda en dicha zona, ningún otro camino carretero a la Mac-Adams, de tablones, ni de ninguna otra clase que sea propio para el uso de vehículos de ruedas entre los dos océanos al través del Istmo de Panamá. Queda, sin embargo, bien entendido que el privilegio de que trata este artículo no puede ni debe oponerse en manera alguna a la construcción de caminos de cualquier sistema en una dirección distinta de la expresada, o a la conclusión, conservación y mejora de los caminos que ya existen o que actualmente estén construyéndose en dicho Istmo.

Artículo 6o. La Compañía tendrá derecho por todo el término de este privilegio:

1o. Para reglamentar y dirigir el uso de los puertos, embarcaderos y desembarcaderos, muelles, fondeaderos &, en los extremos del camino de carriles de hierro, y establecer agentes con facultades para hacer efectivos los reglamentos que dicte sobre el particular, de acuerdo con las leyes de la

República. Estos reglamentos se someterán a la aprobación del Poder Ejecutivo, sin la cual no podrán ejecutarse. El Poder Ejecutivo podrá negarles su aprobación, reformarlos y revocarlos, siempre que lo crea conveniente;

2o. Para usar de los embarcaderos y desembarcaderos, muelles, etc., que ha construido o que construya en los puertos situados a los dos extremos del camino; y

3o. Para usar de las escalas necesarias y especialmente afectas al almacenaje y al depósito franco de todos los efectos y mercancías que se admitan a atravesar el Istmo por medio del camino de carriles de hierro establecido por la Compañía. En virtud de dicho privilegio, la Compañía percibirá, en razón del uso de la vía de comunicación, medios de transporte, escalas, almacenes y establecimientos de todas clases que le pertenezcan, los derechos de transporte, de muelle, de almacenaje y de peaje que tenga por conveniente establecer.

Artículo 7o. El Poder Ejecutivo determinará las formalidades con que ha de practicarse el desembarque de los efectos en uno y otro océano y la intervención que en él han de tener los empleados de la República, para impedir que puedan dejarse en el camino o darse fraudulentamente al consumo interior los efectos destinados al tránsito de uno a otro océano. Dichas precauciones serán tales, que eviten a evitar todo fraude en perjuicio de las rentas

públicas, sin demorar ni embarazar el rápido despacho y tránsito de los pasajeros y de los bultos de mercancías, equipajes y efectos de todas clases que sean de lícito comercio.

Artículo 8o. La Compañía puede dar al actual ferrocarril una dirección distinta de la que hoy tiene y que crea más favorable a la empresa, siendo de su libre elección los puntos de partida y de llegada que le parecieren más ventajosos y más cómodos para la entrada y el fondeadero de los buques o para los puertos propiamente dichos y para los embarcaderos, puertos secos, atracaderos, escalas, almacenes, estaciones, posadas y establecimientos de toda clase, y esto sin perjuicio de lo que se estipula en el artículo 4o. de este contrato.

Artículo 9o. El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia ratifica la concesión hecha a la Compañía del Ferrocarril de Panamá por el contrato del 15 de Abril de 1850.

1o. De los terrenos que ha necesitado y que pueda necesitar para el establecimiento de la línea del camino de carriles de hierro en toda su extensión, siempre que sean del Gobierno:

2o. De los terrenos que le fueren necesarios para puertos marítimos y secos y de ríos, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estación, posadas

y generalmente para todas las necesidades del servicio de camino de carriles de hierro, siempre que dichos terrenos sean propiedad de la República; y

3o. De la concesión hecha a título gratuito y a perpetuidad de sesenta y cuatro mil hectáreas de tierras baldías en el territorio del Estado de Panamá, con excepción de las islas de ambos océanos y de las comarcas que formaban en lo. de Enero de 1894 los territorios de Bocas del Toro y del Darién, cuyos límites fijó la ley del 9 de Junio de 1855. Esta concesión podrá extenderse hasta noventa y seis mil hectáreas, si las hubiere disponibles dentro de los límites de las antiguas provincias de Panamá y Veraguas, de modo que el Gobierno pueda adjudicarlas como baldías; y la Compañía tendrá facultad de escogerlas en la parte continental de dichas provincias que juzgue más conveniente. Queda estipulado que en las tierras que la Compañía exija en la línea del camino y sus cercanías, se dejarán precisamente intervalos equivalentes en extensión a los que se den a la Compañía, para que el Gobierno de la República pueda hacer concesiones o venta de tierras para otros establecimientos que quieran fundarse en la línea y cercanía del camino.

Parágrafo. Los terrenos que se conceden a la Compañía por los incisos 1o. y 2o. de este artículo, le serán devueltos a la República luego que expire el presente privi-

legio, en los términos y con las formalidades prescritas en este contrato.

Artículo 10. En la concesión de tierras baldías a perpetuidad, hecha a la Compañía por el contrato de 1850, y ratificada en el inciso 3o. del artículo 9o. de este contrato, no queda comprendido el número de hectáreas que contenga la isla de Manzanillo en la bahía de Limón; pero sí se comprende en las concesiones de que tratan los incisos 1o. y 2o. del artículo citado, con excepción de cuatro hectáreas que se reserva el Gobierno como área para la construcción de edificios para oficinas públicas, casas de instrucción, cárcel u otros objetos de uso público, las que serán entregadas por la Compañía debidamente terraplanadas y en estado de edificar sobre ellas. (Pero es entendido que al designar el Gobierno el local o locales en donde quiera tomar las cuatro hectáreas que se reserva por este artículo, no podrá escoger las que sean necesarias para la construcción y servicio del ferrocarril y sus dependencias, ni las que estén ya ocupadas con edificios que estén en pie o deban reconstruirse.)

Esta designación la podrá hacer el Gobierno con la anticipación que a bien tenga, según el plano de la ciudad, a fin de que se le entreguen las tierras a proporción que la naturaleza del terreno permita que se vayan terraplanando.

Artículo 11.<sup>o</sup> Las tierras que se conceden a la Compañía por el artículo 9o., inciso 3o., se entregarán a medida que las vaya solicitando, previas las formalidades legales establecidas para estos casos, y siendo de cargo de la Compañía probar la calidad de baldías, practicar la mensura de ellas y levantar los respectivos planos. La adjudicación de dichas tierras se hará por el Poder Ejecutivo, y desde que se haga la declaratoria del caso, quedará definitivamente adjudicadas a la Compañía; más la adjudicación provisional se hará por el Presidente del Estado de Panamá, sometida siempre al examen y aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, y mientras no fuere improbada ~~lo producirá el efecto de impedir toda cencesión~~ ulterior de las mismas tierras a favor ~~de un tercero.~~ La República no queda obligada en ningún caso a la evicción y saneamiento de las tierras que se adjudiquen a la Compañía.

Artículo 12. Cuando los terrenos que se requieran para la prolongación de la línea del camino de hierro de que trata el artículo 4o. de este contrato, o para los cambios en la dirección de la línea, o para el establecimiento de una segunda línea de rieles, sean de propiedad de particulares, la Compañía tendrá el derecho de obtener con orden del Presidente del Estado, previo el avalúo y la justa indemnización del propietario, de conformidad con lo dispuesto en la ley del 22 de Mayo de 1866, "sobre procedi.

miento en los negocios civiles cuyo conocimiento corresponde a los Tribunales de la Unión".

Artículo 13. La empresa del Ferrocarril se reputa como de utilidad pública.

Artículo 14. La Compañía queda autorizada para proponer al Poder Ejecutivo los reglamentos que juzgue convenientes para la policía, seguridad y conservación de sus vías de comunicación, puertos, obras y establecimientos de toda clase; pero tales reglamentos no se llevarán a efecto sin la expresa aprobación del Poder Ejecutivo, quien aun después de haberlos aprobado podrá reformarlos o deforme a las leyes de la República.

Artículo 15. Las tarifas de los portes y fletes de dinero, conducción de mercaderías y transporte de viajeros por el camino de carriles de hierro, posada y almacenaje en los depósitos y establecimientos de la Compañía, serán acordadas por ella y modificadas según lo estimo conveniente a sus intereses; pero tendrá obligación de poner dichas tarifas y reformas en conocimiento de las autoridades locales, a lo menos con treinta días de anticipación

Artículo 16. La Compañía se obliga a transportar gratis por el ferrocarril las balijas nacionales y de los Estados que deban conducirse de un océano a otro, o a algún punto de intermedio, y puede hacer los arreglos pecuniarios que estime convenientes para el transporte de las

balijas extranjeras, cuyo paso por el Istmo queda declarado libre para todas las naciones, pero el Gobierno de la República puede prohibir el paso por el ferrocarril de las balijas pertenecientes a las naciones que estén en guerra con ella, en cuyo caso la Compañía se negará a conducir las por el camino de hierro.

Artículo 17. La Compañía puede introducir libremente en el Istmo, sin pagar derechos o impuestos de ninguna clase, todos los utensilios, máquinas, herramientas, materiales, provisiones y objetos manufacturados destinados a la ejecución, al trabajo y conservación del camino de carriles de hierro, y a la alimentación de los obreros empleados en éste.

Artículo 18. La Compañía queda exceptuada de pagar derechos o contribuciones nacionales, municipales del Estado o de cualquiera otra especie sobre el ferrocarril, sus almacenes, muelles, máquinas y otras obras, cosas y efectos de cualquiera especie que le pertenezcan, y que a juicio del Poder Ejecutivo se necesiten para el servicio del mismo ferrocarril y sus dependencias.

Artículo 19. En compensación de estas exenciones, la Compañía se obliga a transportar gratuitamente, y sin que el Gobierno tenga que abonarle cantidad alguna por razón de fletes, ni por ninguna otra causa, la tropa, jefes y oficiales y sus equipajes, los pertrechos, armamento,



vestuario y todos los demás efectos semejantes que pertenezcan, estén o se destinen para el servicio inmediato del Gobierno de la República o del Estado de Panamá, así como sus empleados en servicio o comisión y los individuos que, con sus familias y equipajes, vengán al país en calidad de inmigrados y nuevos pobladores con carácter permanente de tales, por cuenta del Gobierno, hasta el número de 2,000 anualmente. El Poder Ejecutivo dictará las providencias que estime convenientes, llegado el caso, para evitar que hagan uso de esta concesión aquellos pasajeros cuya entrada al territorio de Colombia sea puramente accidental.

Artículo 20. Los productos colombianos serán transportados por el ferrocarril en los veinte primeros años de este contrato, pagando solo la mitad del flete o transporteprefijado por la Compañía para los productos extranjeros de la misma especie; pero concluido este término, continuarán pagando solo un derecho o flete inferior, en la tercera parte, al prefijado en dichas tarifas.

Artículo 21. Los pasajeros, dinero, mercancías, objetos y efectos de todas clases destinados al tránsito interoceánico por el camino de carriles de hierro, mientras se encuentren en los almacenes y depósitos de la Compañía o en su poder, estarán exentos de derechos o impuestos nacionales, municipales del Estado o de cualquiera otra especie. Asimismo los buques que entren en los puertos que

se hallan en los términos del ferrocarril, como también sus oficiales, tripulaciones y sus agentes, quedarán exentos del pago de derecho de tonelada y de cualquiera otro impuesto o contribución por razón de servicios aplicados directamente al tránsito interoceánico.

Artículo 22. Los viajeros que pasen de un mar a otro por el camino de carriles de hierro, no tendrán necesidad de pasaporte para transitar por él, excepto en los casos de guerra exterior o de conmoción interior, en que el Gobierno crea conveniente la presentación de pasaportes para la seguridad del país, o para conservar el orden público. No podrán, sin embargo, transitar por el ferrocarril las personas que se hallen expulsadas del territorio de la República, ni los demás individuos a quienes las leyes hayan prohibido la entrada al país.

Artículo 23. En caso de que se declare por el Tribunal competente que el presente privilegio que se concede a la Compañía ha caducado, ésta devolverá a la República las tierras concedidas en propiedad y a título gratuito que no estén enajenadas todavía en favor de un tercero, y no tendrá derecho a exigir indemnización alguna por razón de mejoras, ni por ninguna otra causa.

Artículo 24. Es obligación de la Compañía practicar un deslinde territorial con citación de los dueños de los terrenos colindantes, y levantar un plano topográfico del

amino con todas sus dependencias, como puentes, acueductos, viaductos y demás obras que se hubieren construido para servicio del ferrocarril, a fin de que por medio de este plano pueda saberse claramente lo que posee en propiedad la Compañía y a qué objeto se contraen las exenciones otorgadas.

Artículo 25. La Compañía contrae obligación de ejecutar constantemente, con todo cuidado, puntualidad y rapidez, el transporte de los viajeros, ganados, mercancías, géneros y materiales cualesquiera que le fueren confiados, mediante el pago de los derechos y fletes del transporte que se fijan en la respectiva tarifa.

La disposición de este artículo no es obstáculo, sin embargo, para que la Compañía pueda hacer contratos especiales para el transporte de los artículos cuyo volumen, peso o naturaleza excepcional no permitan graduar previamente su flete.

Artículo 26. Los buques de las naciones que estén en guerra con los Estados Unidos de Colombia no serán admitidos en los puertos de donde parta el camino de carriles de hierro, ni las producciones, efectos y propiedades de dichas naciones gozarán de libre tránsito al través del Istmo por dicho camino.

Artículo 27. Es obligatorio para la Compañía mantener constantemente en Panamá o Colón un representante suyo

con autorización y poderes suficientes para que siempre que sea necesario pueda entenderse personalmente con el Gobierno en los asuntos que tengan relación con la empresa.

Artículo 28. El presente privilegio no puede ser cedido ni traspasado a ningún Gobierno extranjero; esto es, a ningún Gobierno existente fuera del territorio colombiano, so pena de que caduque el mismo privilegio por el mero hecho de interesarse o verificarse tal cesión o traspaso; acto que desde ahora se declara absolutamente nulo y de ningún valor ni efecto. También caduca este privilegio en el caso de que la Compañía del Ferrocarril no ejecute los transportes durante un período que exceda de cuatro meses consecutivos (salvo los casos fortuitos).

Artículo 29. En el caso de que por cualquier motivo caduque este privilegio, pasará a la República la propiedad y plena posesión del ferrocarril con todas sus dependencias, anexidades y accesorios, sin que la Compañía tenga por ello derecho a indemnización ni remuneración de ningún género.

Artículo 30. El Gobierno de la República se obliga a rogarlos si lo estima conveniente, procediendo siempre con proteger y mantener en toda su integridad los derechos de la Compañía resultantes del presente contrato, pero para esto es necesario que la Compañía cumpla puntualmente por

su parte con los deberes y obligaciones que contrae, y que subsista la vigencia del privilegio.

Artículo 31. Estando especialmente hipotecado para seguridad adicional del empréstito contratado por la República en Londres, con fecha 10. de Octubre de 1853, el derecho que dicha República se reservó por el contrato del 15 de Abril de 1850 para redimir el privilegio de la Compañía, se estipula. que los productos del ferrocarril que por este contrato pertenecen al Gobierno, quedan subsidiariamente aplicables al pago de las obligaciones del Gobierno de la República respecto de aquel empréstito, ya sea para completar los dividendos anuales que éste se halla obligado a pagar en Londres por cuenta de intereses y amortización del capital, ya redimiendo á la par los bonos del empréstito, si en 1847 no se hubiere completado su amortización; y la Compañía, dando aviso previo al Gobierno, podrá hacer la aplicación de fondos arriba expresada.

Artículo 32. El Gobierno, en consecuencia de lo estipulado en el artículo 30. renuncia el beneficio o participación del tres por ciento que por el artículo 55 del contrato primitivo tenía en los productos netos de la empresa, y a la cuota del cinco por ciento que se había reservado también en su favor por el artículo 30 de dicho contrato por el transporte de correspondencia, y cuya cuota se había estipulado que no sería menor de diez mil

pesos anualmente. La cuenta de estas utilidades será liquidada inmediatamente en los términos establecidos por el artículo 55 citado, hasta el día en que el presente contrato empiece a regir y tener su cumplimiento, y el pago del saldo que resulte en favor de la República se hará por la Compañía de Nueva York, a la orden del Gobierno.

Artículo 33. Las cuestiones que se susciten entre el Gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril, acerca de la inteligencia o de la ejecución de este contrato, serán decididas en la capital de la Unión colombiana por un Tribunal de árbitros compuesto del Presidente de la Corte Suprema Federal, del individuo que nombre la Compañía y de un tercero que elegirán de común acuerdo los dos primeros árbitros; y si no pudieren acordarse en este nombramiento, cada uno de dichos árbitros designará la persona que nombra de tercero, y se decidirá por la suerte el que deba serlo.

Los árbitros fallarán en caso de deficiencia u oscuridad de las estipulaciones de este contrato, conforme a los principios de la justicia universal, y su sentencia no será apelable en ningún caso. Si los tres árbitros no estuvieren de acuerdo, hará sentencia el voto de los dos que se acordasen. La tramitación que se seguirá por los árbitros será la establecida para los juicios por árbitros de derecho.

Artículo 34. Si requerida la Compañía para que haga el nombramiento que le corresponde, no lo hiciere dentro de los sesenta días siguientes, o nombrarse alguna persona que no quiera o no pueda aceptar ni cumplir el encargo, la Compañía autoriza al representante de los Estados Unidos de América para que haga el nombramiento.

Artículo 35. Los noventa y nueve años de la duración del privilegio que se concede por este contrato, se contarán desde el treinta de Enero de mil ochocientos setenta y cinco.

Artículo 36. Al expirar el término del privilegio por el solo hecho de su expiración, quedará sustituido el Gobierno de la Unión colombiana en todos los derechos de la Compañía, y entrará inmediatamente en el goce de la vía de comunicación, de todos sus enseres, de todas sus dependencias y de todos sus productos. La Compañía estará obligada a entregar al Gobierno en buen estado los caminos, las obras que los compongan y sus dependencias, tales como atracaderos, lugares de descarga, oficinas, máquinas y en general cualesquiera objetos muebles e inmuebles, bien sea que tengan por destino especial el servicio de los transportes, o que sean aplicables a algún otro objeto conexionado con la empresa.

Artículo 37. El presente contrato encierra todas las concesiones y privilegios que la actual Compañía del Ferro-

carril de Panamá ha adquirido para lo sucesivo. En tal virtud se declara, y en ello convienen expresamente las partes, que en ningún tiempo podrá reclamar dicha Compañía derechos ni privilegios que claramente no estén contenidos en este contrato, a menos que por actos posteriores se le otorguen

Artículo 38. En los terminos del presente contrato queda reformado el del 15 de Abril de 1850, aprobado por el decreto legislativo del 4 de Junio del mismo año, y tal como se halla estendido en treinta y ocho artículos, será sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo de la República, y obtenida que sea ésta, se presentará al Congreso, cuyo consentimiento se requiere para que, recibiendo fuerza de ley, pueda llevarse a efecto.

En fe de lo cual se extiende el presente por duplicado, sellado con los sellos particulares de cada parte, y firmados después de leídos y comparados, en Bogotá, a cinco de Julio de mil ochocientos sesenta y siete.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

JORGE GUTIERREZ DE LARA.

G. M. Totten.

---

Bogotá, 5 de Julio de 1867.

Aprobado.

SANTOS ACOSTA.



El Secretario de Hacienda y Fomento.

JORGE GUTIERREZ DE LARA.

Por cuanto el Congreso ha expedido y el Poder Ejecutivo ha sancionado hoy un decreto del tenor siguiente:

DECRETO

aprobando el contrato celebrado el 5 de Julio de 1867 "reformatorio del 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá".

DECRETA:

Artículo 1o. Apruébase el contrato celebrado en Bogotá el 5 de Julio de 1867 entre el Secretario de Hacienda y Fomento, señor Jorge Gutiérrez de Lara, con aprobación del Poder Ejecutivo, y el señor George M. Totten, Agente General y apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, "reformatorio del 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá, con las modificaciones siguientes:

1a. El Artículo 1o. en estos términos:

"Artículo 1o. El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede a la Compañía del Ferrocarril de Panamá el uso y posesión por noventa y nueve años, del ferrocarril construido por ella, que actualmente existe entre las ciudades de Colón y Panamá. Esta concesión comprende

no solo el camino, sino también los edificios, almacenes, muelles, astilleros, telégrafo entre Colón y Panamá, dependiente del camino, y, en general, todas las dependencias y demás obras, de que hoy está en posesión dicha Compañía, necesarias para el servicio y desarrollo de la empresa, y las que en lo sucesivo establezca con el mismo objeto".

2a. El Artículo 2o. así:

"Artículo 2o. El Gobierno de la República se compromete, durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede a la Compañía para la explotación del ferrocarril, a no construir por sí, ni conceder a persona o Compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá, y se estipula igualmente que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna, emprenda sin acuerdo o consentimiento de dicha Compañía, la apertura o explotación de ningún canal marítimo que comunique los dos océanos al través del expresado Istmo de Panamá al oeste de la línea del Cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico. Pero queda estipulado que el derecho que se concede a la Compañía para dar su consentimiento, no se extiende a que pueda oponerse a la construcción de un canal al través del Istmo de

Panamá (excepto en la actual ruta del mismo ferrocarril), sino solamente a que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio y como indemnización por los dueños que pudiese sufrir la Compañía del Ferrocarril por la concurrencia o competencia del Canal.

Si al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia no le pareciere la suma que se exija por la Compañía equitativa, entonces será fijada por árbitros en Nueva York o Panamá, el uno nombrado por el Gobierno y el otro por la Compañía; y en el caso de no estar éstos de acuerdo, los dos nombrarán un tercero, cuyo fallo será sin apelación. Para pronunciar el fallo, los árbitros tendrán en consideración los fundamentos en que se apoyó la Compañía y el informe que dará el Gobierno sobre la materia, y en vista de ellos resolverán, sin apelación, lo que crean más justo y equitativo. La suma, cualquiera que sea que definitivamente se designe, corresponderá por mitad a la Compañía del Ferrocarril y al Gobierno de Colombia.

3a. El Artículo 3o. se aprobó así:

"Artículo 3o. En compensación y como precio de estas concesiones, la Compañía del Ferrocarril se obliga a pagar al Gobierno de los Estados Unidos de Colombia un millón de pesos en oro americano, o en letras sobre Nueva York, pagaderas en la misma especie, según elija el Gobierno, el día en que este contrato sea aprobado por el

Congreso, y a pagar, desde ahora y hasta la expiración del presente privilegio, una renta anual de doscientos cincuenta mil pesos en oro americano. Los pagos los verificará la Compañía por trimestres en Nueva York, al agente que designe el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia, o si al Gobierno le conviene, la Compañía pondrá el dinero en Londres o en Panamá, dando el Gobierno el aviso necesario a la Compañía de Nueva York. Estos trimestres se comenzarán a contar desde el día de la aprobación de este contrato por el Congreso.

De la renta que la República adquiere por este contrato, se separarán anualmente, durante veinte años, veinticinco mil pesos, que la Compañía entregará al Gobierno del Estado de Panamá".

4a. El artículo 11 quedó así:

"Artículo 11. Las tierras que se conceden a la Compañía por el artículo 9o., inciso 3o., se entregarán a medida que las vaya solicitando, previas las formalidades legales establecidas para estos casos, y siendo de cargo de la Compañía probar la calidad de baldías, practicar la mensura de ellas y levantar los respectivos planos. La adjudicación de dichas tierras se hará por el Poder Ejecutivo, y desde que se haga la declaratoria del caso quedarán definitivamente adjudicadas a la Compañía; mas la adjudicación provisional se hará por el Presidente del Estado de

Panamá, sometida siempre al examen y aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, y mientras no fuere aprobada, solo producirá el efecto de impedir toda concesión ulterior de las mismas tierras a favor de un tercero. La República no queda obligada en ningún caso a la evicción y saneamiento de las tierras baldías que se adjudiquen a la Compañía.

El Poder Ejecutivo fijará un término, de acuerdo con la Compañía dentro del cual tendrá ésta la obligación de designar las tierras baldías a que tiene derecho".

5a. El artículo 12 fué aprobado de este modo:

"Artículo 12. Cuando los terrenos que se requieran para la prolongación de la línea del camino de hierro de que se trata en el artículo 4o. de este contrato, o para los cambios en la dirección de la línea, o para el establecimiento de una segunda línea de rieles, sean de propiedad de particulares, la Compañía tendrá el derecho de obtenerlos, previo el avalúo y la justa indemnización del propietario de conformidad con lo dispuesto en la ley del 22 de Mayo de 1866, "sobre procedimiento en los negocios civiles cuyo conocimiento corresponde a los Tribunales de la Unión".

6a. El artículo 20 así:

"Artículo 20. Los productos colombianos serán transportados por el ferrocarril en los veinte primeros años de

este contrato pagando solo la mitad del flete o transporte prefijado por la Compañía para los productos extranjeros de la misma especie; pero concluido este término pagarán un derecho o flete que no exceda de las dos terceras partes del prefijado en las tarifas de la Compañía, tarifas que ésta no podrá alzar en lo futuro respecto de los productos colombianos".

7a. El artículo 28 en estos términos:

Artículo 28. El presente privilegio no puede ser cedido ni traspasado a ningún Gobierno extranjero, esto es, a ningún Gobierno existente fuera del territorio colombiano, so pena de que caduque el mismo privilegio por el mero hecho de intentarse o verificarse tal cesión o traspaso, acto que desde ahora se declara absolutamente nulo y de ningún valor ni efecto, También caduca este privilegio en caso de que la Compañía del Ferrocarril no ejecute los transportes durante un período que exceda de cuatro meses consecutivos (salvo los casos fortuitos).

Igualmente caduca este privilegio por la falta de pago, después de un año de vencidos el plazo, de alguno de los dividendos. La demora en los pagos, por menos tiempo, sujeta a la Compañía al abono de los intereses, al respecto del siete por ciento anual".

8a. El artículo 31 quedó así:

"Artículo 31. Estando especialmente hipotecado para

seguridad adicional del empréstito contratado por la República en Londres, con fecha de 10. de Octubre de 1863, el derecho que dicha República se reservó por el contrato del 15 de Abril de 1850 para redimir el privilegio de la Compañía, se estipula: que los productos del ferrocarril que por este contrato pertenecen al Gobierno, quedan subsidiariamente aplicables al pago de las obligaciones del Gobierno de la República respecto de aquel empréstito, ya sea para completar los dividendos anuales que éste se halla obligado a pagar en Londres por cuenta de intereses y amortización del capital, ya redimimiento a la par los bonos del empréstito, si en 1874 no se hubiere completado su amortización".

9a. -- El artículo 33 de este modo:--

"Artículo 33. Las cuestiones que se susciten entre el Gobierno de la República y la Compañía del Ferrocarril, acerca de la inteligencia o del cumplimiento de este contrato, serán decididas por los Juzgados y Tribunales de la Unión Colombiana, con arreglo a la Constitución y leyes de la República".

10a. Fué negado el artículo 34 del contrato.

1a. El artículo 35 fué aprobado de este modo.

"Artículo 35. Los noventa y nueve años de la duración del privilegio que se concede por este contrato, se contarán desde la fecha en que sea aprobado por el Congre-

so".

Artículo 2o. Se autoriza al Poder Ejecutivo para que en caso de que el señor G. M. Totten, como Apoderado de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, no aceptare el contrato a que se refiere este decreto, en los términos del presente acto legislativo, pueda celebrarlo con otro individuo o compañía, previa licitación y sirviendo de minimum las bases fijadas para la aprobación de dicho contrato, siempre que, por otra parte, se asegure su cumplimiento con las garantías necesarias. El Poder Ejecutivo podrá usar de esta autorización dentro del término de seis meses, contados desde la fecha de la sanción de este decreto.

Dado en Bogotá, a quince de Agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

PEDRO CORTES HOLGUIN.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

M. PLATA AZUERO.

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

ENRIQUE CORTES.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

FRANCISCO A. VELA

---

Bogotá, 16 de Agosto de 1867.



Publíquese y ejecútese.

(L. S.) SANTOS ACOSTA.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

JORGE GUTIERREZ DE LARA.

Y por cuanto el contratante, señor George M. Totten, ha presentado en esta misma fecha una declaratoria que dice así:

"El infrascrito, George M. Totten, Ingeniero en jefe y Agente general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, con los poderes y autorizaciones suficientes de dicha Compañía, declara: que acepta el contrato que celebró en cinco de Julio del presente año con el Secretario de Hacienda y Fomento de los Estados Unidos de Colombia señor Jorge Gutiérrez de Lara, reformatorio del de quince de Abril de mil ochocientos cincuenta, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá, así como las modificaciones contenidas en el decreto legislativo aprobatorio de dicho contrato, sancionado en esta fecha por el Presidente de la Unión.

En fe de lo cual firma por duplicado la presente declaratoria, en Bogotá, a diez y seis de Agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

G. M. Totten".

Por tanto, he dispuesto que el mencionado contrato se cumpla y ejecute en los términos en que ha sido apro-

bado y con las reformas que se han hecho en el ya expresado decreto legislativo.

Dado, firmado de mi mano, sellado con el sello del Poder Ejecutivo, y refrendado por el Secretario de Estado del Despacho de Hacienda y Fomento, en Bogotá, a diez y seis de Agosto de mil ochocientos sesenta y siete.

(L. S.) SANTOS ACOSTA.

El Secretario de Hacienda y Fomento,

JORGE GUTIERREZ DE LARA.

(Tomado del "Diario Oficial" número 1,0005, de 1867)

NOTA DE MANUEL ECHEVERRIA, GOBERNADOR  
PROVINCIAL DE PANAMA, AL SECRETARIO DE ESTADO  
EN RELACION A LOS DERECHOS DE LA COMPAÑIA DEL  
FERROCARRIL DE PANAMA SOBRE LOS TERRENOS BALDIOS  
DENOMINADOS "CHIMINA", EN LA PARROQUIA DE  
CHEPO.

17 DE AGOSTO DE 1855

76

República de la Nueva Granada  
Estado de Panamá  
Número 35

Unanimes

Panamá, Agosto 17 de 1855

Señor Sr. de Estado

Con fecha 16 del actual he tras-  
lado a los señores Alcaldes del distrito parroquial de  
Chaparral la apreciable comunicación de V. E. de  
fecha 13 del actual, Número 111, acompañándole  
copia auténtica de la comunicación que dirigió  
al Sr. Jefe Superior el Sr. Super-Intendente  
de la Compañía del ferrocarril manifestan-  
do que el terreno denominado "Chimú", que  
se denunció como mortuorio en el mencionado  
distrito, es baldío, y como tal sujeta a las con-  
diciones que tiene el gobierno nacional con  
la Compañía, y de las resoluciones dictadas por  
el Sr. Jefe Superior sobre el particular,  
afirmando que dicho Alcalde cumplió con  
lo que en ella se dispuso.

Sr. de M. de A.

Señor

Man. García

**ADJUDICACION DE TIERRAS BALDIAS A LA  
COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA.**

**DESPACHO DE HACIENDA Y FOMENTO.**

**28 DE MARZO DE 1866**

**DIARIO OFICIAL. BOGOTA, 12 DE MAYO DE 1866**

**No. 637**

El ministro plenipotenciario de Colombia cerca de la república del Perú, señor don Clemente principal de la del Pacifico, según lo ha apertado el señor administrador nacional de Panamá ante consular, en carta ofi- fecha 15 del mismo julio esos solos documentos, al reconocimiento, peso de a del peso bruto de las pa- etulas i certificaciones del presuendo la casa de comer- cándolo el consulado, que romana adocenada en qué requisito de peso en esos pesados i voluminosos, re- mas i bultos en sus onchos de las facturas conti- a falta, pues, que la do no as de lo a el peso bruto de revalido por la lu- ancias, a que tenerse en con- censa i misión de los bultos, certifica las facturas, ni el ho las mercaderías, han to- lencia para infringir el inciso del código citado, que pre- indispensable requisito del uno de los bultos, porque en bis de loza, marcas V D M, 101, 173, 188, 198 i 180, i aharca, sin número, verifi- sion todas dos mil setecien- edio kilogramos, cuyo enor- verificarse sino en balanzas o lo no habia, según se asegu- Lima do la facultad que me con- 8 del código de aduanas ci- verdad sabida i buena fe

RESUELVO

Cleto Maria Castillo, con- rga, no es responsable de la so 21 del artículo 82 del co- citado, por haber comproba- elara evidente que no hu- malicia para obrar contra tal como la lei en toda falta oluntad i malicia de parte del e guarda que en lo sucesivo al procedimiento, definitivamente arreglado el ro por el peso que arrojaron según su clase, i on esta resolucio n a interesa copia a la secretaria de ha- o, como resultado de a atenta a secretaria, seccion 2.ª i amo ro 39, de 13 de octubre próxi- se recibió por el vapor que ho- uerto, i para conocimiento del de la Union

do, Hermógenes Lemos, dia se notificó al interesado, c- ma

Cleto Maria del Castillo

circulo—Iquales, diciembre 9

no Narváez, jefe del resguardo de Carlosama, con tres com- orprendió, a las cuatro de la

inciso 2.º del artículo 241 de la misma lei, a los que tuvieron parte en la aprehension de contrabando.

Por estos fundamentos, administrando justicia en nombre de los Estados Unidos de Colombia i por autoridad de la lei, se declaran confiscadas las cuatro piezas de zaraza, la id de cien- cillo la resma de papel, el hilo i la pita, objeto de la presente causa, pagándose de su producto a razon del veinticinco por ciento a los apre- hensores, i el sobrante agréguese a las rentas nacionales

Para cumplimiento de lo resuelto, i de con- formidad con el artículo 556 de la lei 145 del estado, devuélvase las mercancías al adminis- trador del puerto, a cargo de Carlosama

Notifíquese, haciéndose las mas prolijas ave- riguaciones para la aprehension del defrunda- dor Guerrero Unigarro

Ramon Escobar—Angel Maria Valljos, se- cretario. Es copia—El administrador tesoroero, Pio Burbano

Administracion de la aduana de Santamarta— Enero 16 de 1866

Disponiendo el artículo 22 del código de aduanas que el capitán de un buque que entre a los puertos de la república, presente, en el acto de la visita, el abordo con arreglo al arti- culo 14 del mismo código, el cual dispone que contenga el peso bruto de cada cargamento, i resultando que el capitán del bergantín goleta Oldemburgues "Societat," en la visita que se le pasó hoy a la una del dia, ha presentado un so- bordo certificado del ajente consular de Ham- burgo, señor Simon Hawor, sin contener el peso bruto de los bultos destinados a este puerto, es indudable que se ha cometido la in- fraccion definitiva en el caso 12 del artículo 225 de la lei aduanera. En tal virtud, se re- suelvo

Múltese al señor D Hartzog, capitán del bergantín goleta Oldemburgues "Societat," en la cantidad de cien pesos, i al señor consul- colombiano en Hamburgo, en el doble, o sean doscientos pesos, todo de acuerdo con el nu- mero 11 del artículo 226 del código

Notifíquese a quienes corresponda, i dese- cuenta al señor secretario de estado del, despa- cho de hacienda i fomento, para que disponga se haga efectiva la multa impuesta al consul- en Hamburgo, señor Simon Hawor. Aquel delo Santamarta, enero 30 de 1866

VISTA FISCAL

Señor juez del circuito

El treinta de noviembre ultimo, una seccion del resguardo de esta aduana, compuesta del cabo Manuel Maria Micolta i de los guardas Vicente Calzad, Victor Acdo, Fernando Salce- do, Dario Tovar i Juan Custodio Grueso, desti- nada a hacer una correria en la bahia, encontró en los bosques de Basan, como consta de un inodo evidento en la actuacion anterior, cuatro fardos de bayeta fabricada en el Ecuador, que fueron trasladados a los almacenes de la aduana el 1.º del presente mes. Las mercancías en cues- tion han sido descargadas en un paraje no ha- bilitado, puesto que es sabido que no es en el punto de Basan, sino en esta isla del Cascajal o de Buenaventura, que deben descargarse los efectos destinados a la importacion, previa li- cencia del administrador, i con las papeletas o guias correspondientes, lo que no ha sucedido

Fernando Salcedo, Dario Tovar i Juan Custodio Grueso, por partes iguales, i el 75 por 100 restante ingresará en los productos de la aduana, todo de acuerdo con el dictámen del contador fiscal.

Devuélvase este expediente al señor adminis- trador de la aduana para lo de su cargo

Jose Muria Correa G—Ricardo Quintero, secretario

En 19 de diciembre del presente año de- vuelvo el presente expediente al señor adminis- trador de la aduana para lo de su cargo

Quintero, secretario

Es copia—El administrador de la aduana, Conto

ADJUDICACION DE TIERRAS BALDIAS a la compañía del ferrocarril de Panamá

Despacho de hacienda i fomento—Bogotá, 28 de marzo de 1866

Vistas las presentes diligencias, creadas a soli- tud de la compañía del ferrocarril de Panamá, con el fin de que se le adjudiquen sesenta i un mil diez i nueve hec- taras cincuenta i dos aras (61,019 hec- taras 52 aras) de tierras baldias, por cuenta de las que se le concedieron por el contrato de 15 de abril de 1850, i consideran- do que la compañía tiene, conforme al artícu- lo 18 del contrato, derecho a escoger las tierras en la parte continental de las antiguas provin- cias de Panamá i Veraguas, con la sola limitacion de dejar para el gobierno lotes equivalentes en estension a los que ella se reserve en la linea del camino i sus cercanías, que la compañía, en uso de este derecho, ha escogido en las cer- canías del camino los lotes marcados en el pla- no adjunto con los números 1, 3 i 5, que miden 13,176 hectaras 96 aras, dejando para el go- bierno los marcados con los números 2, 4 i 6, que miden 13,272 hectaras 96 aras, que el lote marcado B E L A B en el plano, mide 47,842 hectaras 56 aras, se resuelve

Adjudicanse definitivamente a la compañía del ferrocarril de Panamá sesenta i un mil diez i nueve hectaras cincuenta i dos aras (61,019 hectaras 52 aras) de tierras baldias por cuenta de las que se le concedieron en el contrato de 15 de abril de 1850. Dichas sesenta i un mil diez i nueve hectaras cincuenta i dos aras (61,019 hectaras 52 aras) se componen de trece mil ciento setenta i seis hectaras noventa i seis aras (13,176 hectaras 96 aras) que miden los lotes marcados en el adjunto plano con los nú- meros 1, 3 i 5 en la linea del camino i sus cer- canías, i de cuarenta i siete mil ochocientas cuarenta i dos hectaras cincuenta i seis aras (47,842 hectaras 56 aras) que contiene el terre- no representado en el mismo plano por la figu- ra B E L A B. Para mayor claridad se es- presa, que en las tierras baldias que quedan adjudicadas a la compañía, no se comprende, ni en todo ni en parte, la isla de Manzanillo

La adjudicacion se hace con las siguientes condiciones

1.ª La propiedad de dichas tierras se trasfie- re a la compañía del ferrocarril de Panamá con todas sus anexidades, con escepcion de las mi- nas de esmeraldas i de sal jema que puedan contener,

2.ª Que en la adjudicacion no se comprende el excedente sobre 61,019 hectaras 52 aras, que es lo que se adjudica únicamente, que en cual- quier tiempo pueda resultar dentro de los hin- deros expresados,

3ª Que la nacion no garantiza la cantidad de bandos de los terrenos, ni queda obligada al saneamiento por eviccion

4ª Que la nacion se reserva en la bahia del Lamón el numero de hectáras de tierras baldías que a juicio del presidente del estado de Panamá, i según su designación, sea necesario para usos públicos como es: establecimiento de poblaciones u otros semejantes, aun cuando tales tierras estén comprendidas en alguna de los lotes adjudicados a la compañía del ferrocarril

Queda en estos términos reformada la resolución dictada por el presidente del estado de Panamá en 10 de octubre de 1864

Por el ciudadano presidente.

El secretario,

CUECA

#### RESOLUCION

gravando el exceso de un equipaje  
Aduana de Buenaventura, marzo 2 de 1866

Habiendo resultado un exceso de equipaje en el de Geraldo Byrne, venido en el vapor "Talca," de veinte i cinco kilogramos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 85 del código de aduanas,

#### RESUELVO

La contaduría liquidará como de 4ª clase los veinte i cinco kilogramos (25 ks) que se espesan

Dése cuenta al poder ejecutivo federal  
El administrador, Nicomedes Conto

#### NOMBRAMIENTOS

de empleados de las oficinas de la hacienda nacional, hechos por el poder ejecutivo en el mes de abril de 1866

#### DIA 9

Oficial 2º interino, de la seccion 3ª de la secretaria de hacienda i fomento, por licencia concedida al propietario, señor Mariano Muelle  
Cabo montado, en calidad de interino, del resguardo de la administracion de salinas de Cipaquirá, Nemocón, Tausa i Sesquilé, en la plaza ocupada con la misma calidad por el señor Pio Latorre, señor Eladio González, volviendo Latorre a servir la de guarda montado que obtenia cuando se le nombró cabo, i cesando el señor Indalecio Andrade en la de guarda montado en que reemplazaba internamente a Latorre

#### DIA 11

Guarda-remo del resguardo de la aduana de Santamarta, por remocion del señor José de las Mercedes Ruiz, señor Luis González.

#### DIA 18

Escribiente de la casa de moneda de Popayan, por excusa del señor Manuel José Duñas, señor Jorge Bonilla

#### DIA 30

Inspector de las salinas de Chita i Muneque, en calidad de interino, señor Joaquin Gaona  
Administrador interino de la salina de Sesquilé, señor Florentino González B

Cabo de a pio del resguardo de la aduana de Cúcuta, por renuncia del señor Elias Grande, señor Blas Alcaire

Guarda de a pie del mismo resguardo, por

#### RESUMEN

Debito . . . \$ 6,398 88½ 342,606  
Credito . . . . . 3,176 ..

Existª en la fecha \$ 3,222 88½ 342,606

La existencia en dinero se encuentra así  
37 80 en recibos de buenas cuentas  
gastos militares  
704 . en id id por sueldos civiles  
385 . en nn id id por impresiones  
crales, i  
2,000 08½ en dinero

\$ 3,222 88½

Bogotá, 23 de abril de 1866

El director de la contabilidad general,

J. M. Caro

El tesorero general, J. Eusebio Otilora

El contador interventor, Isidro Santacruz

#### Caja

Debito Dinero Bille  
Existª interior \$ 3,222 88½ 342,606

#### CRÉDITO

#### Gastos militares

Al habilitado del cuartel jencial, raciones de la cuanta semanal . . . . . 86 40  
Al piquete del batallón Palacé, id id . . . . . 26 30  
Al escuadron Guías, id id . . . . . 100 80  
Al batallón Artillería, alumbrado de id . . . . . 6 12½  
Al batallón Giguanderos, id id . . . . . 5 35  
Al batallón Boyacá, id id . . . . . 3 45  
Al piquete del batallón Palacé, id id . . . . . 60  
Al escuadron Guías, id id . . . . . 2 10  
Al mismo, forraje de cuatro caballos en 6 dias . . . . . 4 80

#### Material

Para la secretaria de hacienda i fomento . . . . . 28 50  
Para la contraloria del hospital militar . . . . . 6 -

#### Reintegros

Al señor Justo Briceño, \$ 198 70 centavos, por igual suma que consignaron en \$1 de marzo ultimo los señores Parraga i Quijano, en pago de una letra de la aduana de Santamarta por derechos de importacion de un caldero que vino destinado al servicio de la salina de Sesquile, el cual

**NOTA DE W. PARKER, SUPERINTENDENTE DE LA  
COMPANIA DEL FERROCARRIL COMENTANDO LA  
RESOLUCION DEL 20 DE MAYO DE 1866, EMITIDA POR  
EL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE  
COLOMBIA**

**(VERSION INGLESA Y SU TRADUCCION)**

**10 DE JULIO DE 1868**



136

Oficina del Supl. del Fero Carril de Panama.  
 Asignada 16 Julio 18 del 1888

Señor Secretario de Estado  
 del Estado Soberano de Panamá  
 Señor:

A mi llegada de Panamá el 6  
 del presente tuve el honor de recibir vuestra  
 estimable del 4 de Julio informándome  
 de la favorable resolución del Presidente  
 de los Estados Unidos de Colombia al  
 memorial de G. M. Totten representan-  
 te de la Compañía del Fero Carril,  
 relativo a la restricción contenida en  
 el artículo 4 de la resolución de 28 de  
 Mayo de 1886 que adjudicaba terrenos  
 baldíos a dicha Compañía.

Muy respetuosamente  
 Vuestro obediente servidor.  
 (firmada) Wm Parker

Supl.  
 Es Fiel Traducción - Panamá Julio 11 del 1888  
 El Intérprete Público. J. L. de la Cruz

Archivos

Ingle's

137  
Office of the Superintendent of the Panama Canal.

Aspinwall, July 10, 1868.  
To the Secretary of State  
of the Sovereign States of Panama  
Sir.

On my return from Panama  
on the 6<sup>th</sup> instant I had the hon  
to receive your favor of July 4<sup>th</sup>  
informing me of the favorable act  
of the President of the United States  
of Colombia, upon the memorial  
of G. M. Potten representative of  
Railroad Company, relative to  
restriction contained in Article  
of the resolution of May 28, 1868  
which adjudicated wild lands  
said Company -

Very Respy  
Yr H<sup>l</sup> St.  
Wm F. Parker.  
Supt.

Secretaria de Estado.  
Se interpreta p<sup>ro</sup>hibido, p<sup>ro</sup>mo  
En Traducción.

Pasado  
Panama, Julio 11/68

**W. PARKER, SUPERINTENDENTE DE LA COMPAÑIA  
DEL FERROCARRIL SE NIEGA A COMPARECER EN LOS  
TRIBUNALES, EN JUICIO DE BIENES Y RAICES  
SEGUIDO POR BERNARDO ANDREVE.  
(VERSION INGLESA Y SU TRADUCCION)**

**13 DE JULIO DE 1868**

Oficio del Jefe del Poder Judicial de la  
República de Chile, Santiago, 23 de 1868.  
A Su Excelencia

Don Juan de Dios  
Presidente del Poder Judicial del  
Estado de Parramatta.  
Habiendo recibido de V. E. la  
carta de V. E. de fecha 10 de mayo, en la cual  
se me pide que me informe a V. E. sobre el  
estado de los negocios de la Compañía de  
Seguros de Parramatta, y que me informe  
sobre el pleito de don Juan de Dios  
Pacheco contra dicha Compañía, y que me  
informe sobre el estado de los negocios de  
la Compañía de Seguros de Parramatta.  
En respuesta a lo que V. E. me pide, me  
informo que la Compañía de Seguros de  
Parramatta, fundada en 1854, tiene el  
capital de \$100,000, y que el estado de los  
negocios de la Compañía es el siguiente:  
El pleito de don Juan de Dios Pacheco  
contra dicha Compañía, se encuentra en  
el estado de litigio, y se espera que se  
resuelva pronto. En cuanto a los negocios  
de la Compañía, me informo que han  
sido satisfactorios, y que la Compañía  
ha pagado las indemnizaciones que le  
han sido reclamadas.

son ilegales i el cumplimiento a ellas  
viene a menoscabar los derechos legales de afiliación  
de los trabajadores de la Compañía  
Sociedad de Profesores de la Administración  
Civil de Justicia.

Como en el Contrato de arrendamiento  
mencionado ya se ha puesto a su vista  
copia de los documentos que se han  
por los Directores de la Compañía a  
que en el mismo contrato de arrendamiento  
se ha mencionado en el mismo contrato  
caracteres de la Representación de dicha  
Compañía en el Contrato de arrendamiento  
al art. 2.º del Contrato de arrendamiento  
de 1867 se ha expresado en el mismo  
cuando se menciona con el Gobierno  
los asuntos relacionados con la  
explotación (al Pto. Casita).

He aquí un caso que versa sobre  
propiedad de bienes raíces sobre lo cual  
yo careo de autorización legal; yo no  
tengo facultad para conspirar ni  
vender tales bienes por cuenta del  
Comisario sin que previamente se

Part del anterior espíritu, y a mi  
 entender han dado instrucciones y miter  
 a los señores de cada que hacen con  
 el referido asunto, y como de Bernardino  
 de Alarcón, en el cual se cita en  
 el mismo un caso de un hombre el  
 Tribunal, para que se vea una  
 providencia contra la Compañía  
 de Extremadura, y como en que  
 la diligencia de los señores perjudican en lo  
 mismo, por falta de asis  
 tencia; en consecuencia de esto  
 moral de obediencia a leyes del país  
 dictadas para asegurar el bien públi  
 co. Por lo que pido el referido Dr.  
 Pacheco es el representante constituido  
 por la Compañía para todos los acun  
 judiciales de los señores, y como  
 se ha estado en el caso de este caso,  
 ha estado en el caso de la Compañía,  
 y en el caso de la Compañía, y en el caso  
 de la Compañía, y en el caso de la  
 Compañía, y en el caso de la Compañía,  
 que mi intervención en el caso  
 sea proceda en los legales.

[illegible]

1. Samuel M. ...  
 2. ...  
 3. ...  
 4. ...  
 5. ...  
 6. ...  
 7. ...  
 8. ...  
 9. ...  
 10. ...  
 11. ...  
 12. ...  
 13. ...  
 14. ...  
 15. ...  
 16. ...  
 17. ...  
 18. ...  
 19. ...  
 20. ...  
 21. ...  
 22. ...  
 23. ...  
 24. ...  
 25. ...  
 26. ...  
 27. ...  
 28. ...  
 29. ...  
 30. ...  
 31. ...  
 32. ...  
 33. ...  
 34. ...  
 35. ...  
 36. ...  
 37. ...  
 38. ...  
 39. ...  
 40. ...  
 41. ...  
 42. ...  
 43. ...  
 44. ...  
 45. ...  
 46. ...  
 47. ...  
 48. ...  
 49. ...  
 50. ...  
 51. ...  
 52. ...  
 53. ...  
 54. ...  
 55. ...  
 56. ...  
 57. ...  
 58. ...  
 59. ...  
 60. ...  
 61. ...  
 62. ...  
 63. ...  
 64. ...  
 65. ...  
 66. ...  
 67. ...  
 68. ...  
 69. ...  
 70. ...  
 71. ...  
 72. ...  
 73. ...  
 74. ...  
 75. ...  
 76. ...  
 77. ...  
 78. ...  
 79. ...  
 80. ...  
 81. ...  
 82. ...  
 83. ...  
 84. ...  
 85. ...  
 86. ...  
 87. ...  
 88. ...  
 89. ...  
 90. ...  
 91. ...  
 92. ...  
 93. ...  
 94. ...  
 95. ...  
 96. ...  
 97. ...  
 98. ...  
 99. ...  
 100. ...

E. Fiel Production  
 Laramie, India 1868  
 E. F. Fiel Production  
 Laramie, India 1868

Panama, 15 de Julio del 86.  
Comando General de Negros a  
que se refiere esta expedición  
pase al Com. Pres. la provisión  
entregada en este sentido.  
El Enc. del Tr. en la loca  
Joaq

119/10/5

Office of the Superintendent of the Panama Rail-Road

Aspinwall July 13. 1858.

To His Excellency.

Fernando Concha.

Provisional President of the

State of Panama.

Sir.

The undersigned, Superintendent of the Panama Railroad, has the honor to address your Excellency, asking some administrative Act of a Federal Character to restrain the Hon. Judge of Civil Department in Panama, who is aware that S. P. P. Co. is alone empowered to represent the Panama Railroad Company before the Courts, suits at law, from issuing mandates me to appear in the suit of Bernado Andrie against said Company. - mandates which I am advised are illegal the compliance with which would prejudice further legal rights of appeal on the part of the said Company, instead of furthering the course of justice.

As



Excellency will well understand  
not assume powers with which I  
not been clothed by the Directors of  
Company I serve, even tho' the exer-  
of such powers should seem to be harmless  
, and it is clear that in my capacity  
Representative of said Company in the  
trans, in conformity with Art. 27 of the  
Act of August 16. 1867, I am required  
by to "treat whenever necessary, personally  
th the Government, on matters having  
lation to the enterprise" — (the Railroad).

Here is a case involving simply  
property in real estate, over which I  
ave no legal control whatever. I  
cannot buy or sell any such estate  
for the Company without express  
authority first given, and I have  
had no instructions and nothing  
that even to do, in relation to this suit  
of Bernado Andrieu, on which I am  
nevertheless summoned to appear at  
Court to receive a legal notice of a

140

judgment against the company.

It is a civil suit in which I am an order are not prejudiced by my non-appearance, nor is it a moral question of obedience to the laws of the country enacted to secure the public weal.

On the other hand, the said Dr Pack is the constituted representative of the company for all legal matters before courts, has been recognized as such in this case, and is entrusted with the conduct of the company's defense in which, he advises me, my appearance will embrace his legal proceedings.

On these grounds, which might more fully set forth if necessary, pray your Excellency to intervene possible to prevent further motion from said Judge for my appearance. I am most Respectfully

Yr Excell<sup>y</sup> Obedt<sup>t</sup>  
H. Parker.  
Sept.

NOTA DE RAFAEL NUÑEZ, SECRETARIO DE HACIENDA  
Y FOMENTO AL SECRETARIO DE GOBIERNO DEL  
ESTADO SOBERANO DE PANAMA, URGIENDOLE ACELERAR  
LOS JUICIOS DE EXPROPIACION DE SEIS LOTES DE  
TERRENO. PARA LA PROLONGACION DEL FERROCARRIL  
HACIA LA BAHIA DE PANAMA.

15 DE MAYO DE 1875

ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA  
Poder Ejecutivo Nacional  
Secretaría de Estado  
DEPARTAMENTO DE HACIENDA Y FOMENTO.

Entestación: 116.

15 de Mayo

Union

Ramo de Fomento

Bogotá 15 de mayo de 1875

Señor Secretario de Gobierno del  
Estado de Varadero

El Superintendente General  
del Ferrocarril de Varadero comu-  
nicó a este Despacho, con fecha 10  
de abril último, que estando ya  
explorado el terreno i formado el  
plano para la prolongacion del  
ferrocarril hasta una de las islas  
de la bahia de Varadero, el Direc-  
tor de la Varadero en Nueva  
York se estaba ocupando en con-  
tinuar la dicha prolongacion

habia sido la expedicion meo-  
al que del cual, por el foro después del  
punto de exploracion  
Indignación  
Gaceta 11379  
de 20 de Mayo 1875

con constructores de primer orden.  
i que para que no hubiera demor-  
ras innecesarias en la obra, el Su-  
perintendente habia ya entablado  
~~juicio~~ de expropiacion de 6 peda-  
zos de terreno, pertenecientes a  
particulares, por donde está tra-  
zada la expresada prolongacion.

Como es de grande importancia  
que esa obra se lleve a cabo  
pronto, me permito instar al Go-  
bierno de ese Estado para que  
haga cuanto esté en sus alim-  
buciones legales, a fin de que  
los expresados juicios de expro-  
piacion sean terminados lo  
antes posible; pues cual  
quier embarazo de esa especie  
seria de pretecho a la demor-  
ra para no ejecutar esa  
obra a que está obligada  
por el artículo 11.º del Consta-  
to i cuyo cumplimiento le



**NOTA DEL SUPERINTENDENTE DE LA COMPAÑIA DEL  
FERROCARRIL B. MOZLEY, INFORMANDO QUE EL JUEZ  
HA DECLARADO NULO TRES JUICIOS DE  
EXPROPIACION DE TERRENOS NECESARIOS PARA LA  
PROLONGACION DEL FERROCARRIL HACIA LA  
BAHIA DE PANAMA.**

**25 DE JUNIO DE 1878**

1/ 700  
Oficina del Superintendente General  
de la Compañía del Ferrocarril de Panamá

Al Sr. Asesor (Colón) junio 26 de 1878

Al Sr. Presidente  
del Estado de Panamá

Señor: he el placer informarle que el  
Jefe de la Inspección Nacional ha declarado  
nulo y sin efecto, uno de los procesos iniciados  
por esta Compañía para la confiscación de las  
tierras necesarias para la prolongación del Camino.

Se está en el caso de permitirle llamar la  
atención de V. E. hacia el Artículo Doce del  
Contrato de 1867, el cual fue  
reformado y aprobado por el Congreso en los  
siguientes términos: Artículo XII. Cuando la  
tierra que se necesite para la prolongación de  
las líneas del Ferrocarril, según se expresen en  
el Artículo 4º de este contrato, o para cambio  
de dirección de las líneas, o para el establecimiento  
de una segunda línea de rieles, sean de  
propiedad de particulares, la Compañía tendrá  
derecho de obtenerlos previo juicio y  
indemnización a los propietarios.

Opinamos que esto define claramente  
el derecho de esta Compañía para obtener tales  
tierras por un precio sabido, y no por oneroso  
del Gobierno Nacional, por consiguiente, ocur  
ra lo que ocurra del Gobierno General para  
satisfacer a las necesidades del Ferrocarril.



artículo ~~del~~ <sup>de</sup> ~~la~~ <sup>de</sup> ~~condiciones~~ <sup>condiciones</sup> sentado, y cuidar  
de que los términos del Contrato sean propriadamente  
cumplidos.

Quedo el honor de permanecer

Con mucha estimación

Su obediente servidor

(firmado) R. D. Mozley.

Superintendente General

Es copia de la traducción

El Interpretador General

B. Mallam

Resolución

Departamento de Gobierno

Panamá, 28 de Enero de 1878

El P.E. del Estado no

estimar ~~privada~~ <sup>privada</sup> en razón la

interesante ~~voluntad~~ <sup>voluntad</sup> del Sr.

Superintendente ~~por~~ <sup>por</sup> dicha Ca.

del ~~Superintendente~~ <sup>Superintendente</sup> de esta Ciudad

~~Además~~ <sup>Además</sup> que el arbitrio del

Contrato ~~se~~ <sup>se</sup> ~~requiere~~ <sup>requiere</sup>,

si alguna ~~cosa~~ <sup>cosa</sup> ~~disponer~~ <sup>disponer</sup> de,

ella ~~se~~ <sup>se</sup> ~~examina~~ <sup>examina</sup> con la ~~mayor~~ <sup>mayor</sup>

claridad ~~de~~ <sup>de</sup> ~~los~~ <sup>los</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup>

del ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> del ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup>

de la ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup>

pedidos ~~de~~ <sup>de</sup> ~~los~~ <sup>los</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup>

al ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup>

de ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup>

de ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup> ~~art. 1268~~ <sup>art. 1268</sup>

objeto de esta natural ley  
el, pues, queriendo en  
este Despacho de la misma  
manera como ha resuelto  
el punto el Sr. Intendente  
Civ. y nada mas tiene que  
hacerse en el particular  
Digno del Sr. Presidente  
El Sr. de Gobierno

Alman

**NOTA DEL SUPERINTENDENTE DEL FERROCARRIL  
B. MOZLEY NEGANDOSE A DAR INFORMES SOBRE LOS  
ESTUDIOS DE LA PROLONGACION DEL FERROCARRIL  
HACIA LA BAHIA DE PANAMA.**

**18 DE OCTUBRE DE 1878**

Cumplido = hoy estubo  
Nº 32 - Oct 30/78

Oficina del Superintendente  
de la Compañía del ferrocarril de Panamá  
- 7 -

- Colon, octubre 18 de 1878

Al Presidente  
del Estado de Panamá.

P.H. 26 Tengo el honor de acusar recibo a  
Fonoviper nota No 292, ramo de negocios mu-  
tuos - a. c. a. de fecha 27 del pasado, en la  
cual me trascribe el contenido de una  
nota oficial dirigida a Udy por el Se-  
ñor Jefe de Hacienda, Comodoro de la  
Compañía, enmarcan con el No 2457 y de fecha  
donde en 1 de setiembre último, solicitando informes  
sobre las medidas que haya tomado la  
Compañía que yo represento para llevar  
a cabo la prolongacion del ferrocarril  
de Panamá, de acuerdo con el contrato  
de 1867.

Respondo Aunque no creo tener el deber de  
suministrar los informes que se solicitan,  
por respeto al alto y distinguido funcionario  
que los pide, diré a Udy simplemente  
que se han hecho los planes y diseños  
de la obra, que se han practicado por  
la balanza y que están pendientes los pro-  
cedimientos judiciales para la expropiacion de los  
terrenos necesarios para la obra

Cumplido  
Admon  
Nº 1004  
Oct 30/78

Loi de los con todos respecto a la obra

me present per reconocidos en por ley on  
por esta compaña

Enjo el honor de puidubirme

por omni obedi seron

(firmado) B. H. H. H. H.

Sup. final

to. Traducción

El Jefe publico mas

Federico B. B.

**RESOLUCION EXONERANDO A LA COMPAÑIA DEL  
FERROCARRIL A PROLONGAR LA LINEA HACIA LA  
BAHIA DE PANAMA.**

52

EL INFRASCRITO GOBIERNADOR JEFE CIVIL Y MILITAR DEL DEPARTAMENTO DE  
A, DEBIDAMENTE AUTORIZADO POR EL PODER EJECUTIVO NACIONAL, POR  
GRAMA DE BU SEÑORIA EL MINISTRO DE HACIENDA FECHADO EL DIA DE  
DEL CORRIENTE AÑO,

CONSIDERANDO:

QUE EN EL ARTICULO 4 DEL CONTRATO DE 5 DE JULIO DE 1867, REFORMATARIO  
DEL DE 15 DE ABRIL DE 1850, SOBRE CONSTRUCCION DE UN CAMINO DE HIERRO  
DE UN OCEANO A OTRO, POR EL ISTMO DE PANAMA, LA COMPANIA DEL FERRO-  
CARRIL DE PANAMA SE OBLIGO A PROLONGAR EL FERROCARRIL HASTA LAS  
ISLAS DE NAOS, CULEBRA, PERICO, Y FLAMENCO, O OTRO LUGAR DE LA BAHIA  
EN QUE SE ENCUENTRE UN FONDO PERMANENTE PARA BUQUES MAYORES;

QUE EL CONCEPTO DEL GOBIERNO NACIONAL - EXPRESADO YA EN LA RESOLUCION  
DEL MINISTERIO DE HACIENDA DE 30 DE NOVIEMBRE DE 1899 - LA COMPANIA  
DEL FERROCARRIL DE PANAMA NO HA CUMPLIDO AUN LA OBLIGACION ALUDIDA  
PORQUE NO ES NATURAL SINO ARTIFICIAL EL FONDO PERMANENTE, PARA LOS  
BUQUES MAYORES, QUE HOY SE HALLA EN EL PUERTO DE LA BOCA Y EN EL  
CANAL QUE A ESE PUERTO CONDUCE;

QUE LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA CONSIDERA QUE HA DADO  
CUMPLIMIENTO A ESA OBLIGACION, PORQUE NO HALLANDOSE EN NINGUNA PARTE  
DE LA BAHIA FONDO NATURAL PERMANENTE, PARA BUQUES MAYORES, ~~ESTE~~ SE HA  
OBTENIDO EN VIRTUD DE TRABAJOS DE EXCAVACION EJECUTADOS, YA EN EL  
PUERTO DE LA BOCA Y EN EL CANAL QUE A ESE PUERTO CONDUCE;

QUE LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA CONSIDERA HABER DEMOSTRADO  
CON UN MAPA LEVANTADO POR ORDEN DEL ALMIRANTAZGO INGLESE EN EL AÑO  
DE 1885, QUE DESDE ENTONCES NO EXISTIA EN LA BAHIA FONDO NATURAL  
PERMANENTE PARA BUQUES MAYORES, Y QUE CADA DIA HA IDO DISMINUYENDO  
ESE FONDO NATURAL PERMANENTE, SEGUN LO DEMUESTRAN POSTERIORES EXPLORA-  
CIONES DE SONDEOS HECHOS POR INGENIEROS DE LA COMPANIA DEL CANAL  
DEL

PANAMA, Y DE LA FERROCARRIL;

EL OBJETO QUE POR EL GOBIERNO SE TUVO EN MIRA AL IMPONERLE A LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA LA OBLIGACION CONTRAIDA EN EL TITULO 4. DEL CONTRATO DE 5 DE JULIO DE 1867, Y LAS MODIFICACIONES TEMPORALES DEL CONTRATO DE 20 DE OCTUBRE DE 1880, FUE SIN DUDA QUE LLEVARA EL EXTREMO DEL CAMINO DE HIERRO POR EL LADO DEL PACIFICO, LUGAR DONDE HUBIERA EN TODO ESTADO DE LAS MAREAS UN FONDO PERMANENTE, SUFICIENTE PARA LA NAVEGACION DE BUQUES MAYORES; QUE CONFORME AL ARTICULO 33 DEL CONTRATO DE 5 DE JULIO DE 1867, LES CORRESPONDE A LOS TRIBUNALES DE LA REPUBLICA DECIDIR LA CUESTION QUE SURJA DE ESTA DIFERENCIA DE OPINIONES; QUE EL FALLO DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE COLOMBIA QUE RESUELVA TAL CUESTION, NO PODRA SER PRONUNCIADO SINÓ DESPUES DE LARGO LITIGIO QUE CAUSARA, SIN DUDA, GRAVES PERJUICIOS A LAS DOS PARTES INTERESADAS, ESPECIALMENTE A LA COMPANIA DE FERROCARRIL DE PANAMA; QUE PENDIENTE ESE JUICIO, LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA SE VERIA FORZADA A POSPONER LA EJECUCION DE OBRAS DE ENSANCHE Y PERFECCION INDISPENSABLES PARA QUE EL CAMINO DE HIERRO CONSTRUIDO POR ELLA PUEDA CORRESPONDER MEJOR A LAS NECESIDADES DEL COMERCIO DEL MUNDO Y SOSTENER, CON VENTAJAS, LA COMPETENCIA QUE SE DESARROLLA POR NUEVAS VIAS DE COMUNICACION ENTRE AMBOS CONTINENTES; OBJETO PRINCIPAL DEL CONTRATO DE 5 DE JULIO DE 1867 YA CITADO; QUE REQUIERE URGENTEMENTE, SEGUN LO AFIRMA LA EXPRESADA COMPANIA, LA EJECUCION DE OBRAS DE ESA NATURALEZA, LA NECESIDAD DE COLOCARLA EN POSICION DE SOSTENER LA CONCURRENCIA DE ESAS EMPRESAS RIVALES, MARITIMAS Y FERROVIARIAS, QUE LA AMENAZAN SERIAMENTE; QUE SON ARMONICOS LOS INTERESES DEL GOBIERNO Y LOS DE LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA; QUE LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA HA MANIFESTADO, POR CONDUCTO



54

AGENTE ESPECIAL, EL DESEO QUE LA ANIMA DE SER DEFERENTE Y CONCILIA-  
EN SU CONDUCTA CON EL GOBIERNO COLOMBIANO,

EN VIRTUD DE LAS CONSIDERACIONES EXPUESTAS, EL GOBERNADOR JEFE CIVIL  
LITAR DEL DEPARTAMENTO, CONFORME A LA AUTORIZACIÓN DEL GOBIERNO DE LA  
BLICA, DE QUE YA HA HECHO MENCIÓN;

RESUELVE:

DECLÁRASE; QUE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ HA CUMPLIDO  
CON LA OBLIGACIÓN QUE LE IMPONE, TANTO EL ARTICULO 4. DEL CONTRATO  
DE 15 DE JULIO DE 1867, COMO EL CONTRATO DE 20 DE OCTUBRE DE 1880,  
QUEDANDO EN TAL VIRTUD ABSOLUTAMENTE RELEVADA LA REFERIDA COMPAÑÍA  
DE LAS OBLIGACIONES CONTRAIDAS EN LAS PARTES CITADAS DE LOS MEN-  
DOS CONTRATOS; Y EN CONSECUENCIA, LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE  
PANAMÁ TENDRÁ DERECHO A USAR SIN RESTRICCIÓN ALGUNA, DURANTE EL  
TIEMPO DE SU CONTRATO Ó CUALQUIERA EXTENSIÓN DE ESTE QUE SE EFECTUARE,  
EL MUELLE DE SU PROPIEDAD CONSTRUIDO EN EL EXTREMO DEL CAMINO DE  
HIERRO, EN EL PUERTO DE LA BOCA Y EL CANAL QUE A ESE MUELLE CONDUCE;  
QUE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ Y LAS EMPRESAS CON ELLA  
CONEXIONADAS TENDRÁN EL DERECHO, DURANTE EL TIEMPO DE LA CONCESIÓN  
QUE ELLA TIENE ADQUIRIDA POR SU CONTRATO CON EL GOBIERNO DE COLOMBIA,  
Y CUALQUIERA EXTENSIÓN DE ESTA QUE SE EFECTUARE, AL LIBRE USO DEL  
CANAL MARÍTIMO DE LA BAHÍA DE PANAMÁ, HASTA EL MUELLE DE LA BOCA Y DES-  
DE ESTE A LA BAHÍA, EN VIRTUD DE CONSENTIMIENTO DE LA COMPAÑÍA DEL  
CANAL DE PANAMÁ; SIENDO OBLIGATORIO PARA LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL  
DE PANAMÁ MANTENER CONSTANTEMENTE EN IGUAL ESTADO DE PROFUNDIDAD, AL  
HOY EXISTENTE, EL FONDO PERMANENTE EN EL REFERIDO CANAL, DESDE LA  
BAHÍA AL MUELLE DE LA BOCA.

QUE EL USO DEL CANAL EN CONEXIÓN CON EL PUERTO DE LA BOCA, Y EL DE  
ESTE PUERTO, NO IMPLICA NI SE CONSIDERARA QUE CONSTITUYE LA APERTURA

53

CR  
cion

COPIADO, EN VIRTUD DE LA CONCESION DE LA COMPANIA DEL CANAL DE PANAMA  
4. QUE LA COMPANIA DEL FERROCARRIL DE PANAMA PAGARA, EN VIRTUD DE LA  
CONVENIENCIA QUE DERIVA DE LA TERMINACION AMIGABLE DE ESTE ASUNTO  
AL GOBIERNO DE COLOMBIA, LA CANTIDAD DE (\$ )

DOLAR AMERICANO, TAN PRONTO COMO LE SEA NOTIFICADA LA  
RESOLUCION EN LA CUAL NECESITARA PARA SU VALIDEZ Y CUMPLIMIENTO QUE  
RECIBA LA APROBACION DEL PODER EJECUTIVO NACIONAL, Y QUE SEA PAGADA  
POR LA REFERIDA COMPANIA LA SUMA EXPRESADA.

-----

**NOTA DE LA SECRETARIA DE HACIENDA Y FOMENTO  
DEL 15 DE DICIEMBRE DE 1870 URGIENDOLE A  
COMPAÑIA TERRAPLENAR LA HECTAREA DE TIERRA  
QUE LE CORRESPONDE AL ESTADO.**

2

Publicado

ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA.

PODER EJECUTIVO NACIONAL

SECRETARIA DE ESTADO  
DEL DÊSPACHO DE HACIENDA I FOMENTO

Seccion 11<sup>a</sup>

Ramo de Hacienda

Número 114.

Bogotá, 13 de diciembre de 1911.

Señor Secretario General  
del Estado de Panamá.

Comunicación  
al Sr. Ministro

En virtud del oficio que usted  
de la imparte al Señor Secretario del Tesoro  
nuestro (Credito nacional) con fecha 3 del pasado  
11 de noviembre, señalado con el N.º 487, i que  
punto por dicha Secretaria pasó a este Despacho en

la misma fecha, me refiero de su competencia, se ha di-  
vidido hoy al Representante de la Com-  
misionaria Jirón del financiamiento en esa Ciudad, el  
siguiente oficio, marcado con el N.º 111  
el lugar de esta misma seccion i ramo

Señalándosele desde el Estado  
de Panamá por el artículo 3º del decreto  
Ley No. de 25 de mayo último, que ha-  
ce a estas concesiones al Estado Soberano  
de Panamá, gratulamente para sus

edificios públicos una de las cuatro hecta-  
ras de tierra que por el artículo 10 del con-  
trato últimamente celebrado entre el Gobierno na-  
cional y la Compañía del ferrocarril debe  
entregarse ésta a aquel debidamente terraple-  
nadas y en estado de edificar sobre ellas,  
y habiendo ya reclamado el Gobierno de  
dicho Estado la hectara que le corresponde  
según la citada disposición legal, me  
ha instruido el Ciudadano Presidente de  
la Unión para dirigirme a usted el presente  
oficio excitándolo, para que tan luego como  
sea posible, la Compañía que usted re-  
presenta se dirija a hacer terraplenar la hec-  
tara de tierra que corresponde al Gobierno  
de ese Estado, la cual será designada por  
el mismo, abonando todos los derechos  
de la ley.

Yo pongo en conocimiento del Gobierno del Estado lo expuesto, para que proceda a designar al área que debe territorializarse, por ahora, con el objeto indicado.

Il traverso a Water para  
su conocimiento,

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102  
103  
104  
105  
106  
107  
108  
109  
110  
111  
112  
113  
114  
115  
116  
117  
118  
119  
120  
121  
122  
123  
124  
125  
126  
127  
128  
129  
130  
131  
132  
133  
134  
135  
136  
137  
138  
139  
140  
141  
142  
143  
144  
145  
146  
147  
148  
149  
150  
151  
152  
153  
154  
155  
156  
157  
158  
159  
160  
161  
162  
163  
164  
165  
166  
167  
168  
169  
170  
171  
172  
173  
174  
175  
176  
177  
178  
179  
180  
181  
182  
183  
184  
185  
186  
187  
188  
189  
190  
191  
192  
193  
194  
195  
196  
197  
198  
199  
200  
201  
202  
203  
204  
205  
206  
207  
208  
209  
210  
211  
212  
213  
214  
215  
216  
217  
218  
219  
220  
221  
222  
223  
224  
225  
226  
227  
228  
229  
230  
231  
232  
233  
234  
235  
236  
237  
238  
239  
240  
241  
242  
243  
244  
245  
246  
247  
248  
249  
250  
251  
252  
253  
254  
255  
256  
257  
258  
259  
260  
261  
262  
263  
264  
265  
266  
267  
268  
269  
270  
271  
272  
273  
274  
275  
276  
277  
278  
279  
280  
281  
282  
283  
284  
285  
286  
287  
288  
289  
290  
291  
292  
293  
294  
295  
296  
297  
298  
299  
300  
301  
302  
303  
304  
305  
306  
307  
308  
309  
310  
311  
312  
313  
314  
315  
316  
317  
318  
319  
320  
321  
322  
323  
324  
325  
326  
327  
328  
329  
330  
331  
332  
333  
334  
335  
336  
337  
338  
339  
340  
341  
342  
343  
344  
345  
346  
347  
348  
349  
350  
351  
352  
353  
354  
355  
356  
357  
358  
359  
360  
361  
362  
363  
364  
365  
366  
367  
368  
369  
370  
371  
372  
373  
374  
375  
376  
377  
378  
379  
380  
381  
382  
383  
384  
385  
386  
387  
388  
389  
390  
391  
392  
393  
394  
395  
396  
397  
398  
399  
400  
401  
402  
403  
404  
405  
406  
407  
408  
409  
410  
411  
412  
413  
414  
415  
416  
417  
418  
419  
420  
421  
422  
423  
424  
425  
426  
427  
428  
429  
430  
431  
432  
433  
434  
435  
436  
437  
438  
439  
440  
441  
442  
443  
444  
445  
446  
447  
448  
449  
450  
451  
452  
453  
454  
455  
456  
457  
458  
459  
460  
461  
462  
463  
464  
465  
466  
467  
468  
469  
470  
471  
472  
473  
474  
475  
476  
477  
478  
479  
480  
481  
482  
483  
484  
485  
486  
487  
488  
489  
490  
491  
492  
493  
494  
495  
496  
497  
498  
499  
500  
501  
502  
503  
504  
505  
506  
507  
508  
509  
510  
511  
512  
513  
514  
515  
516  
517  
518  
519  
520  
521  
522  
523  
524  
525  
526  
527  
528  
529  
530  
531  
532  
533  
534  
535  
536  
537  
538  
539  
540  
541  
542  
543  
544  
545  
546  
547  
548  
549  
550  
551  
552  
553  
554  
555  
556  
557  
558  
559  
560  
561  
562  
563  
564  
565  
566  
567  
568  
569  
570  
571  
572  
573  
574  
575  
576  
577  
578  
579  
580  
581  
582  
583  
584  
585  
586  
587  
588  
589  
590  
591  
592  
593  
594  
595  
596  
597  
598  
599  
600  
601  
602  
603  
604  
605  
606  
607  
608  
609  
610  
611  
612  
613  
614  
615  
616  
617  
618  
619  
620  
621  
622  
623  
624  
625  
626  
627  
628  
629  
630  
631  
632  
633  
634  
635  
636  
637  
638  
639  
640  
641  
642  
643  
644  
645  
646  
647  
648  
649  
650  
651  
652  
653  
654  
655  
656  
657  
658  
659  
660  
661  
662  
663  
664  
665  
666  
667  
668  
669  
670  
671  
672  
673  
674  
675  
676  
677  
678  
679  
680  
681  
682  
683  
684  
685  
686  
687  
688  
689  
690  
691  
692  
693  
694  
695  
696  
697  
698  
699  
700  
701  
702  
703  
704  
705  
706  
707  
708  
709  
710  
711  
712  
713  
714  
715  
716  
717  
718  
719  
720  
721  
722  
723  
724  
725  
726  
727  
728  
729  
730  
731  
732  
733  
734  
735  
736  
737  
738  
739  
740  
741  
742  
743  
744  
745  
746  
747  
748  
749  
750  
751  
752  
753  
754  
755  
756  
757  
758  
759  
760  
761  
762  
763  
764  
765  
766  
767  
768  
769  
770  
771  
772  
773  
774  
775  
776  
777  
778  
779  
780  
781  
782  
783  
784  
785  
786  
787  
788  
789  
790  
791  
792  
793  
794  
795  
796  
797  
798  
799  
800  
801  
802  
803  
804  
805  
806  
807  
808  
809  
810  
811  
812  
813  
814  
815  
816  
817  
818  
819  
820  
821  
822  
823  
824  
825  
826  
827  
828  
829  
830  
831  
832  
833  
834  
835  
836  
837  
838  
839  
840  
84

John Deane & Co. Ltd.

que representem as categorias de ensino  
e os setores do ensino

**NOTA DEL 17 DE JUNIO DE 1871 URGIENDOLE A  
LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL INFORMACION DE  
LAS CUATRO HECTAREAS QUE LA MISMA DEBE  
ENTREGAR TERRAPLENADAS AL ESTADO COLOMBIANO.**

E. E. U. de Colombia = E. E. de Panamá =  
 Secretaría de Estado = Secretario = Ramo de  
 Negocios generales = N.º 91 = Panamá, Junio 17 de 1871  
 Señor Superintendente de la Compañía del  
 Ferrocarril de Panamá = El artículo 3º del de-  
 creto Legislativo nacional fecha 28 de Mayo de 1870 (fra-  
 gmento 3º de la coleccion de actos legi-  
 slativos) referido al Estado de Panamá fructifica-  
 do para sus edificaciones públicas, respecto de las ciu-  
 dadanas de tierra que por el artículo 10 del  
 contrato últimamente celebrado entre el Go-  
 bierno Nacional y la Compañía del ferroca-  
 rril de Panamá, debe entregarse a aquel,  
 debidamente tituladas y en cantidad de  
 edificar sobre ellas En consecuencia, y ha-  
 biéndose declarado ya por el T. C. de la Union la  
 validez del acto a fin de que tenga cumplido  
 efecto el citado artículo, como se lo previene  
 el 4º del mismo decreto, expreso que de se mira  
 como un deber de mi cargo cuando es  
 tan importante dicha cantidad de tierra, con-  
 siderando al Estado y en perfecta disposi-  
 cion de edificar sobre ella para que sean efectuadas  
 las providencias convenientes a su uso y  
 edificacion. Asi asi ha dispuesto el Ex-  
 celentísimo Presidente del Estado se diga a Ud. de  
 quien me suscribo. Su atento servidor = J. M. Llorente

Es copia

Panamá, Set. 28 de 1871

El Secretario de Estado,

M. Llorente



NOTA DEL 20 DE JUNIO DE A.C. DUBOIS,  
SUPERINTENDENTE DE LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL,  
AL SECRETARIO DE ESTADO DE PANAMA, EN LA CUAL  
EXPRESA DESCONOCER LA HECTAREA ELEGIDA POR EL  
GOBIERNO PARA TERRAPLENARSE.

(HAY UNA COPIA EN INGLES Y DOS COPIAS EN  
ESPAÑOL CON LIGERAS VARIACIONES IDIOMATICAS)



Oficina del Superintendente del  
Ferrocarril de Panamá

Aspiraval Sumo 20 de 1871

Señor Secretario de Estado  
Panamá

Tengo el honor de acusar recibo de la nota de Ud. del 17 del presente m.º, respecto á una hectara de tierra que el Gobierno Nacional ha cedido al Estado de Panamá de las cuatro hectaras que por el Contrato de 1867, celebrado entre el Gobierno Nacional y la Compañia del Ferrocarril de Panamá, la última tiene que entregar al primero de Ud. Su Excelencia. Solvita. Cuando es q dicha hectara de tierra correspondiente al Estado será medida, i quedará en estado de poderse cifrar en ella.

Permítame que conteste á Solvitud de Su Excelencia observado, primero que no sé que alguna de las cuatro hectaras en cuestión haya sido aun elegida por el Gobierno Nacional ó Su. Agente, y por lo siguiente no tengo conocimiento la hectara particular correspondiente al Estado; Segundo que según Artículo 16 del Contrato estas hectaras deben ser medidas iguales á proporción que la naturaleza del terreno permita que se varían terreno, lo cual, como muy

deve, y significar por esta. Cuatro hec-  
taras deben ser inmediatas unícamen-  
te, por su turno con las otras par-  
tes de la Isla y no separadamen-  
te. La Compañía no ha tenido  
ocasion de medir ninguna parte  
de la Isla desde que se firmó el  
Contrato de 1867, y de entonces acá  
no ha habido oportunidad para me-  
dir las Cuatro hectáreas. El Gobier-  
no anunciando ellas hubiesen  
sido elegidas

Este suceso indolente devidor  
O. C. Dubois

Panamá junio 22 de 1871

En traducción

El intérprete público

Man de J. Bermúdez

Gen

du

pas

sen

le

re

as

a

tal

ens

el

cuat

est

En

lin

ad

el

con

el

diol

dis

na

pro

de

que

en

la

Oficina del Superintendente del  
Ferrocarril de Panamá

Aspinwall Junio 20 de 1871

Señor Secretario de Estado  
Panamá

Tengo el honor de acusar recibo de la nota de Ud. del 17 del presente n° 91 respecto a una hectara de tierra que el Gobierno Nacional ha cedido al Estado de Panamá de las cuatro hectaras que por el Contrato de 1867 celebrado entre el Gobierno Nacional y la Compañia del Ferrocarril de Panamá, la última tiene que entregar al primero S. S. C.

En Obsequio de lo que es que dicha hectara de tierra correspondiente al Estado será medida y quedará en estado de poderse edificar en ella

Permítame que conteste a la Obsequio de Su Excelencia observando, primero que no sé que alguna de las cuatro hectaras en cuestión haya sido aun elegida por el Gobierno Nacional o Su Agente, y por consiguiente no tengo conocimiento de la hectara particular correspondiente al Estado. Segundo que segun el

Artículo 16 del Contrato estas hectaras deben ser medidas únicamente a proporción que la materia de terreno permita que se varían tierra fijando, lo cual, como lo voy a

que estas cuatro hectaras, solo deben ni-  
velarse en su propio turno con las  
demas partes de la isla, y no por  
ellas mismas. La Compania no  
ha tenido todavia oportunidad de  
nivelar ninguna parte de la isla  
desde que se firmo el contrato de  
1867, y desde entonces no ha habido  
ocasion para nivelar las cuatro  
hectaras del Gobierno caso que ellas  
hubieran sido escopidas.

Mi suscrito fué obediente  
Sirviente  
(firmado) E. C. DuBois

Panamá Febrero 10 de 1872

Co traducción

E. C. Interpreter publico

Mandado de Bermudez

Aspinwall June 20<sup>th</sup> 1871.

Sr. Señor Secretario del Estado

de Panama

I have the honor to acknowledge the receipt of your note of the 11<sup>th</sup> inst, No 91 in relation to a hectara of land, which the National Government, has ceded to the State of Panama, from the 4 hectaras which by the Contract of 1867 between the National Government and the Panama Railroad Company, the latter has to cede to the former &c &c Your Excellency asks when said corresponding to the State will be graded and in perfect to be built upon.

Permit me to answer Your Excellency's inquiry by observing, that I am not aware that any of the four hectaras in question have yet been selected by the National Government's Agents, and consequently I have no knowledge of the hectara corresponding to the State; Second, that according to Art 10 of the Contract, these hectaras are only to be graded "a proporcion que la naturaleza del terreno que se vayan templando," which, though obscure, that these four hectaras, are only to be graded, in

turn with the other parts of the Island, and not by  
themselves. The Company has not had occasion to  
grade any part of the Island since the signing  
the Contract of 1867; and hence there has been no  
opportunity for grading the four hectares of the Government  
even if they had been selected.

I remain your obedient Servant.

(Signed) E. L. Desjolis

**NOTA DEL 3 DE FEBRERO DE 1872 DONDE LA  
SECRETARIA DE ESTADO DEMANDA INFORMACION AL  
REPRESENTANTE DE LA COMPAÑIA SOBRE LAS CUATRO  
HECTAREAS QUE DEBEN ENTREGAR TERRAPLENADAS  
AL ESTADO COLOMBIANO.**





Como ya han pasado mas de seis meses de  
esa respuesta, supone el leíndadano Presidente  
que ya estarán terraplenadas y medidas las  
expresadas cuatro hectaras de tierra para des-  
signar las que pertenece al Estado; pero si  
no lo estuvieran, él se servirá avisarlo,  
para proceder a designar la una hectara  
a fin de ya, como lo manifiesta al  
mi despacho en la nota que he aludido,  
~~la cual~~ y que se halla publicada en la  
Gaceta de Pan., n.º 415, serie 4.ª. Rango  
de Fomento, fecha 15 Dbre del 870., el  
P.E. del Estado designe esa hectara para  
que despues de la designación se terraplene.

Dírvase al Sr. a la vista todo lo  
relacionado con este negocio, y de conveniencia  
de que el Gobno panameño está en su derecho  
al hacer la designación de la hectara de  
terru y a pedir que se terraplene; y que  
la nota que se dirigió a él en 17 de junio  
de 1870 estaba recibida de todas las consi-  
deraciones que el Gobno otorga a la B., aunque  
debia haber hecho la propia designación,  
que hará ahora que reciba la contestación  
de esta nota

De D. ...

NOTA DEL 8 DE FEBRERO DE 1872 DE LA OFICINA  
DE LA SUPERINTENDENCIA DE LA COMPAÑIA DEL  
FERROCARRIL, FIRMADA POR G.M.TOTTEN,  
INFORMANDO QUE LA SITUACION DE LAS HECTAREAS  
QUE DEBEN TERRAPLENARSE EN LA ISLA MANZANILLO  
CONTINUA EN LA MISMA SITUACION.  
(VERSION INGLESA Y SU TRADUCCION)

Office of the Chief Engineer  
of the Panama Railroad Co.  
Aspinwall (Colon) July 8<sup>th</sup> 1875

To His Excellency

The Secretary of State  
Panama

I have the honor to  
acknowledge the receipt of your Excellency's  
note of the 3<sup>d</sup> inst. No 92, de negocios generales

The matter of the four hectares of land  
on this Island of Manzanillo, to which the  
National Government is entitled by Article  
10 of the contract of 1867, remains the same  
as it was in June last, as explained by Mr  
Luttrell on the 26<sup>th</sup> of that month, in answer  
to your Excellency's note of the 17<sup>th</sup> of the same.

I beg, therefore, to refer your Excellency to  
the enclosed copy of the said answer of Mr  
Luttrell, and request your earnest attention  
to its contents, which do not appear to have  
been fully understood.

I have the honor to be

Very Respectfully

G. W. Fother.

Oficina del Ingeniero en J.  
de la Compañía del Ferrocarril  
de Panamá

Aspinwall (Colon Feb 8 de 72)

A su Excelencia

El Secretario de Estado  
Panamá

Tengo el honor de acusar recibo  
a la nota de su d. de 3 del presente  
n.º 92 de negocios generales.

El negocio de las Cuatro  
taras de tierra de la Isla de Man-  
nillo, a que tiene derecho el Gob.  
Nacional, segun el artículo 10º  
contrato de 1867 permanece lo mismo  
que estatuta el último de junio. Segun  
se ha explicado por el Sr. Du Bo.  
el 20 de aquel mes al contestar la  
nota de su d. de 17 del mismo mes.

Suplico a su d. por lo tanto he-  
che una ojeada a la adjunta Co-  
pia de dicha contestacion del Sr.  
Du Bois, i solicito la mas pronta  
atencion de su d. a su contenido  
el que no parece haberse entendido  
completamente.

Tengo el honor de ser  
muy respetuosamente

G. M. Follen.

Panamá Febrero 10 de 1872

Es traduccion.

El intérprete público

Manfred Permyer

**LEY 6ª DEL 23 DE SEPTIEMBRE DE 1874**  
**DESTINANDO UNA PARCELA DEL AREA TERRAPLENADA**  
**PARA LA CONSTRUCCION DE UNA ESCUELA DE**  
**NIÑAS Y VARONES.**

11  
x Asamblea Legislativa  
del  
Estado F. de Panamá

Decreto

Art. 1.º De la hectárea de tierra cedida al Estado por el art. 3.º del decreto Legislativo Nacional de 28 de mayo de 1870, de las Cuatro que en la isla de "Manzanillo", se reservó al Gobierno de la Nación por el art. 10 del Contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril de Panamá el 5 de Julio de 1867, se ceden a la instrucción pública del Estado, diez aras para la escuela primaria de varones, y diez aras para la escuela primaria de niñas de Colón.

Art. 2.º La designación de las masas de tierra por la Dirección General de Instrucción Pública del Estado, y conforme al art. 10 del Contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril de Panamá el 5 de Julio de 1867.

Art. 3.º El Presidente del Estado enmienda al punto del Ferrocarril de Panamá según la instrucción pública del decreto Legislativo Nacional de 28 de Mayo de 1870, que hace ciertas concesiones al Estado de Panamá, y de esta ley, para que impuesta de las Cuentas, aceptada por seroria de la Dirección General de Instrucción Pública del Estado, respecto de las masas de tierra.

Art. 4.º Una vez hecha la designación de las aras, el Administrador General de Hacienda del Estado, otorgará la escritura de dichas aras, en un instrumento a favor de la instrucción pública del Estado, la que será aceptada por el Presidente de la Dirección General.

Dada en Panamá, a 23 de Set. de 1874

El Presidente

Cárlos José Arce

El Secretario

Juan de Alvar

Presidencia del Estado  
Panamá 24 de Setiembre de 1874

Publíquese y cúmplase

El Decreto antes

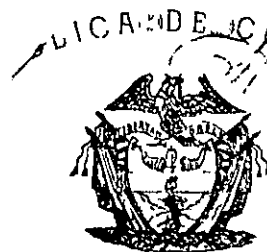
expuesto

El Secretario General de Estado,  
J. A. Roser

**DEMANDA PROMOVIDA POR EUSEBIO A. MORALES,  
CARMEN OLIVOS Y OTROS EXIGIENDO INFORMACION  
SOBRE LAS TRES HECTAREAS QUE FALTAN  
TERRAPLENAR EN LA ISLA MANZANILLO.**

**29 DE JULIO DE 1895**





REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE PANAMA

REGISTRADO Nº 3513

29/7/75

Número 200

Tribunal Superior del Distrito Judicial

Secretaria

Panamá, Julio 29 de 1895

El Secretario de Hacienda

Presente  
El Sr. Fiscal del Tribunal a

quien se pasó en traslado la demanda promovida por los señores Eusebio Morales, Evaristo Chirivá y otros, para que se decretara la suspensión de la Ordenanza N° 75, de 1894, ha solicitado en su vista N° 532, de 19 del presente, se fide informe a S. S. el Gobernador, como lo hago por el conducto de Vd. si ha tenido cumplimiento la ley 8ª de 1890, si se han entregado al Departamento las tres hectáreas de tierra, por la Compañía del Camino de carretas de tierra de uno a otro océano por el istmo de Panamá, debidamente terminadas; si de esas hectáreas se han escogido preferentemente, las que han sido destinadas para la construcción de oficinas públicas, casas de instrucción, cárcel, las dos plazas y el Parque de que habla el artº 2º de dicha ley, cuáles han sobrado, por lotes, para arrendarse a los particulares, y si han tenido lugar los arreglos y permisos

171-30836/15-11-17  
Secretaria  
PORTADOR

de que trata el artículo 3º de la  
ley expresada.

Queda su señoría a la  
orden de V. E.  
José Z. Mollineda

**PABLO AROSEMENA DENUNCIA A LA COMPAÑIA DEL  
FERROCARRIL POR EJECUTAR ACTOS DE DOMINIO EN  
UNA ZONA ANEGADA POR LAS AGUAS DEL MAR, SIN  
ESTAR AUTORIZADA PARA EJECUTARLO POR EL  
CONTRATO DE 1867.**

**23 DE JUNIO DE 1885**

## Ciudadanos Jefe Civil y Militar del Estado

Alrededor de parte  
muy considerable de las islas de Manzanillo, en que está edificadas las Ciudad del Colon, se encuentran unas zonas, anegadas por las aguas del mar, cuya profundidad varia allí de veinte a cuarenta centímetros por lo mas o menos, segun el estado de las mareas.

La Compañia del Ferrocarril de Panama se considera, sin duda de buena fe, dueña de esa zona, en la cual ejecuta constantemente actos de dominio. Pero semejante creencia es errónea. esa zona, donde llegan las mas altas mareas, pertenece a la Nación, aun admitiendo como indisputable el derecho de propiedad de la Compañia sobre todo el terreno que formaba en 1850. la isla de Manzanillo.

Las expresadas zona, donde llegan las mas altas mareas, es, pues, un bien aceto de la Nación al tenor del articulo 966 del Código Fiscal, y la

(fuerza)

1 vuelto

donaciones como tal ante vos, en uso  
del derecho que me concede el artículo  
967 de dicho Código

Es pido que des, a este  
donaciones, muy importante para la  
República el curso que pida el  
estado, artículo 967

Torona, Julio 23 de 1885  
Tabl. Torona

Número 25

Jefatura Civil y Militar

Panamá, Julio 22 de 1885

Ordase para resolver el concepto  
del señor Agente Fiscal y Representante del Gobierno  
de la Unión ante las Compañías del Ferrocarril  
y del Canal en esta ciudad, y vacuado que sea de  
el memorial que precede el curso que señala la ley.

El M. Montoya

Cumplido Julio 22 nº 370 El Sr. de Hacia  
Pena L. A. Herrera

**NOTA DE JUSTO AROSEMENA ACLARANDO LA CONDICION  
DE LOS BIENES ANEGADOS POR LAS AGUAS DEL MAR,  
QUE SEGUN PABLO AROSEMENA EJERCE DOMINIO LA  
COMPANIA DEL FERROCARRIL.**

**24 DE JULIO DE 1885**

E. E. U. S. DE COLOMBIA.

Número . . . . .

INSPECCION DEL FERROCARRIL Y

AGENCIA ANTE EL CANAL INTEROCEANICO

Panama, 24 de Julio de 1885

Señor Secretario de Hacienda  
del Estado.

Refugio al Seno del Señor Jefe Civil  
y Militar, comunicando mi concepto sobre un  
memorial del Sr. D. Pablo Prosemena,  
que lo acompaña a su atenta nota,  
fecha de anteayer, y que contiene, en el cual  
denuncia como bienes ocultos, según el artº  
966 del Código Fiscal, una casa de tierra  
litoral en la isla de Manzanillo, donde  
se encuentra situada la ciudad de Colon.

Tratándose de sustanciar el denuncia,  
como lo solicita el mismo peticionario,  
al tenor del artº 967, la primera cuestión  
que se presenta es la de competencia a del  
Sr. Jefe Civil y Militar para recibir y sus-  
tanciar ese denuncia. En la suposición  
de que este funcionario tiene todas las  
atribuciones del Presidente del Estado, in-  
fiero su competencia del artº 911, y en los  
términos que expresa. Digo que la infiero,  
porque el no da directamente la atribución,  
sino debe presumirse que está dada por al-  
gun otro artículo.

Debemos luego investigar si la causa denunciada es de aquellas a que se contrae el citado art. 9.66, esto es, "si se ha hecho oscuro su carácter presunto de propiedad nacional, sea por actos de malicia o usurpacion, por omision de las autoridades, o por otra causa desconocida?" Frólase de una zona al rededor de parte muy considerable de la isla de Manzanillo... cargada por las aguas del mar... y de que la Compañia del Ferrocarril de Panamá (segun el peticionario) se considera, aunque equivocadamente, Inerente, pues "época constantemente en ella actos de dominio". Dice ademas el mesmo art. "esa zona hasta donde llegan las mas altas mareas, le pertenece a la nacion, aun admitiendo como indisputable el derecho de propiedad de la Compañia sobre todo el terreno que formaba en 1850 la isla de Manzanillo?" No exprese porque esa zona pertenece a la nacion mas claramente que la isla, de que es un apéndice. O sea que las dos cosas se hallan en igual caso respecto al derecho de propiedad, y que pertenecen a la nacion en virtud del art. 6.75 del Código Civil Nacional,



así concebido: "Los bienes de la Unión todas las tierras, que estando situadas dentro de los límites territoriales, carecen de otro dueño."

No con otro acto alguno en virtud del cual la isla de Manzanillo haya pasado a ser propiedad de la Compañía del Ferrocarril, ni ella lo pretenda. Hecho es verdad, un decreto legislativo de 14 de Mayo, 1852, cuyo artº 1º hace aquella concesión, y cuyo artº 2º le daba, como me equivoco, la misma zona territorial desunida, pues dice: "Cédase igualmente en propiedad a la expresada Compañía, como parte de ella, Baldrío a que tiene derecho por el contrato, los terrenos o playas, que en ambos extremos del ferrocarril, pueda aprovechar en la parte ocupada por el mar cuando más crece"

Pero estas concesiones nunca se consumaron; porque fueron a ser condicionales, o casi singulares, en virtud del artº 5º y último del acto legislativo, que cupo: "El Poder Ejecutivo pondrá a la Compañía del Ferrocarril de Panamá en posesión de las concesiones expresadas en el presente decreto, cuando lo estime conveniente." Era el objeto negociar,

ó sacar alguno partido de las concesiones,  
y el tiempo pasó sin que la ley se cum-  
pliera, hasta que fue sustitutamente deroga-  
do su art.º 1.º por el 10 del contrato,  
fecha 5 de julio de 1868, reformatorio  
del de 15 de abril de 1850.

✓ En efecto, por ese art.º 10, y a las tier-  
ras baldías de la isla de Chaurumillo no  
pasarían al uso de la Compañía, sino  
como los otros terrenos á que se contraen  
los misms 1.º y 2.º del art.º 9.º precedente,  
a saber, para la obra del ferrocarril  
y sus anexidades, sujetos á desvaloracion  
terminada el privilegio. El Gobierno  
sostiene que solo se le han concedido  
allí los terrenos que puedan realmente ne-  
cesitar para dicho objeto. La Compañía  
ha entendido que todas las tierras de la  
isla, excepto cuantas hectáreas expresamente  
reservadas se le han dado en usufructo  
como queda dicho, pero no pretende ni  
podría nunca pretender más.

Es posible que fundándose en el  
art.º 2.º del decreto legislativo antes citado,  
y olvidándose del 5.º, que nunca tuvo  
cumplimiento, alegue la Compañía el  
derecho de propiedad sobre la zona.

de terrenos sujetos a materia. El denun-  
 ciante afirma que ella ejerce constan-  
 temente actos de dominio sobre aquella  
 zona; pero asegura que haya hecho al-  
 guna enajenación (lo que sería con-  
 cluyente) para los actos ejecutados por  
 ella en la traducción por ejercicio del uso  
 pronto que ella pretende tener sobre  
 toda la isla. En suma, para ju-  
 gar se ha hecho oscuro el carácter  
 presunto de propiedad nacional en  
 la zona lateral denunciada como bienes  
 ocultos de sucesoria conocer alguno  
 o algunos actos de dominio, ejecuta-  
 dos sobre ella por la Compañía del  
 Ferrocarril de Panamá. Y aun podría  
 muy bien interrogarse sobre eso.  
 Con toda consideración  
 me suscribo de muy atento L. S.

Justo Arosemena

**SOLICITUD DE MANUEL JIMENEZ, AL JEFE MILITAR  
Y CIVIL DEL ESTADO DE PANAMA PARA QUE DECLARE  
BIEN OCULTO, EL SITIO ANEGADO POR EL MAR EN LA  
----- ISLA MANZANILLO DONDE LA COMPAÑIA EJERCE  
ACTOS DE DOMINIO.**

**4 DE SEPTIEMBRE DE 1885**



*Severus Alexander Augustus*

[illegible][illegible]

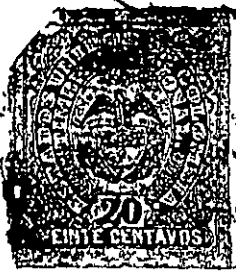
El Plan de Compensación que fue aprobado por el Estado de Nevada, fue re-  
quiereado de los papeles y documentos contra-  
to, obtenidos de Boston N.E. de fecha Agosto  
de 1867, que dan al plan con valor

no afecta a los intereses de la Compañía en caso vi-  
gentera de los Estados Unidos, y las partes por  
el agente de la Compañía Señores  
G. & H. Fetter & Co. como se ve en el

... el Estado de San Carlos de los rios de este illi-  
mu Capata de 1847, esta expedida asi: En  
cada occasion de temas tributarios a perpetui-  
dad, hechari la Compañia por el Contrato  
de 1850 de pago de los impuestos en 3<sup>o</sup> del año.

9% de este Contrato, No queda comprendido el sueldo de los buques, que contenga la lista de ollas en villa en la Bahía del Limón; pero sí de comprendido en las con-





governação, e que tem sido sempre  
no de ella, e que tem sido para des-  
tinado a ser o centro, e de se sente-  
rico de se tem sido manejando,  
hasta ahora como casa propria, lo na-  
tural es creer que se lo haya hecho,  
por malicia o por negligencia, pero por  
malicia o por negligencia del Contrato que  
esta en vigor y de todo tambien en mu-  
cha parte a la manera de los Agentes  
del Gobierno de en tiempos pasados.

La Compania esta pues en la o-  
bligacion de devolver al Gobierno, los  
mencionados terrenos, junto con las a-  
menidades de ellos, por ellos ha-  
ta la fecha, lo cual ella segun hara  
sin necesidad de Compensacion, puesto  
que su conducta ha sido siempre jus-  
ta y honorable.

Donde se ve que el D. en su  
Caracter de agente inmediato del Po-  
der Ejecutivo Nacional, de acuerdo con el  
Titulo 12, Cap. 3.º del Código Fiscal de  
la Union, como bienes sueltos de pro-  
piedad nacional, todos los terrenos  
de la Isla de Manzanillo, que no es-  
ten comprendidos en los casos que se  
senalan los incisos 1.º y 2.º del art. 9.º  
del Contrato de 1867, estando dispues-  
to como lo estoi a llenar todas las forma-  
lidades legales para comprobar la  
naturaleza de dichos terrenos que  
han sido siempre propiedad de la Na-  
cion, tanto antes como despues de fir-  
mado el contrato de 1867; aunque tal  
Caracter primitivo, haya estado oscu-  
recido y confuso.

Su-

**NOTA DE JUSTO AROSEMENA, EN RELACION A LA**  
**DENUNCIA DE MANUEL JIMENEZ.**

**9 DE SEPTIEMBRE DE 1885**



Panamá, 9 de Setiembre de 1885

Señor Secretario de Hacienda del Estado

Presente.

Entonces satisfago el deseo del Sr. López Cardel y albitas, expresado en su decreto, fecha 10 de Mayo de 1885, y que me comanda a que en una nota de igual fecha. Luiere. aquel Registrado que le di mi dictamen sobre el citado memorial, en que se aut. ~~transcribe~~ como bienes ocultos de la nacion, la conformidad y para los efectos del Cargo Fiscal. Mas los terrenos de la isla de Manzanillo, no comprendidos en los ~~numeros~~ 1.º y 2.º del art.º 9.º del contrato de 1867 entre el Gobierno de la Republica y la Compañia del Ferrocarril de Panamá. Lo como he tenido oportunidad de estudiar esta cuestión varias veces antes de ahora, puedo sin pérdida de tiempo, dar el informe que se me pide.

Siempre por los terminos generales de la solicitud, parece que el Sr. Timmer no excluyere de los terrenos denunciados como ocultos de la nacion, sino.

los comprendidos en las citadas sucos  
1º y 2º del artº 9º del contrato vigente,  
no creo que haya intentado ~~dejar~~  
las cuatro hectaras, que se reservó el G.  
bierno, de la concesion hecha en el artº  
10, y debian entregársela por la Compa-  
ñia ~~teraplenada~~ de Contratacion para  
a las demas tierras.

Si no comprendo mal el in-  
tencimiento del postulante, desde el  
principio de que aunque por el artº 16  
del contrato primitivo ~~celebrado en 1850~~  
las tierras baldias de la ~~zona~~ de Manzanillo  
fueron de concesion a perpetuidad  
a la Compañia, esa concesion fue  
modificada por el artículo 1º del  
nuevo contrato, que ya no ~~se~~ con-  
cesion de la propiedad sino solo del  
usufructo, y eso de la parte que la Com-  
pañia necesitase para el ferrocarril y  
sus dependencias, conforme a los ar-  
tículos 1º y 2º del artº 9º.

Pero allí hay error. Las tierras  
de Manzanillo no se concedieron a  
perpetuidad a la Compañia por el artº  
16 del contrato primitivo, porque  
el 1º dice que todas las tierras conce-

dictos de acuerdo con los dos artículos anteriores (15 y 16) debían devolverse al Gobierno luego que expirase el privilegio, a diferencia de las tierras baldías concedidas gratuitamente y en propiedad según el artº 18. El 10 por, del nuevo contrato no se refiere al 16 del primitivo sino a la ley de 14 de mayo de 1852, cuyo artº 1.º hizo la concesión en propiedad, pero cuyo artº 5.º la dejó en suspenso, como creo haberlo explicado en nota precedente a la Jefatura.

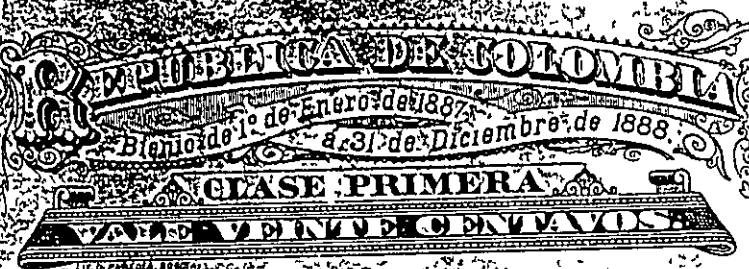
Tampoco es exacto que la Compañía de haya reputado dichos terrenos de la isla de Chiriquí como su propiedad, pues nunca ha recibido un solo palmo de solo arrendado, sino por quinquenales renovables. Lo que la Compañía ha pretendido y pretende es que todos los terrenos de la zona concedida al tenor de los incisos 1.º y 2.º del artº 9.º del nuevo contrato, por años o meses como lo había hecho el 16 del anterior. Y sabe, por tanto, que son propiedad de la nación, aunque cree que no deben devolverse sino al terminarse el privilegio. Por su parte el Gobierno, por

gando la cuestion como la juzga  
el Sr. D. Manuel E. en cuanto a la pro-  
piedad de la nacion, pero aguardando  
a que la Compañia del Ferrocarril  
hubiese tomado todos los terrenos que  
necesitare realmente para sus obras, an-  
tes de pedirle la entrega de los restantes,  
por lo que ha creido oportuno (y con seguridad)  
llevar al caso, me ha ordenado por  
quien de 3 de los jefes ultimos del Sr.  
Secretario de Hacienda, que el Cinda-  
dano D. Fe. Civil y Militares, conoce por  
habérselo mostrado, recobrar dichos  
terrenos, anularlos y dar cuenta con  
proyectos de venta o arrendamiento  
segun se crea mejor para los intereses  
nacionales. De todo lo cual se deduce,  
que los terrenos denunciados son en  
efecto propiedad de la nacion, pero  
que nadie lo ha dudado ni alui-  
dado y que por consiguiente no  
son ocultos.

Es mi opinion, Sres.  
Secretarios, y devolviendo el memo-  
rial conabido, me suscribo de V.,  
una vez mas, muy atento. S. P. R.  
Justo Arosemena

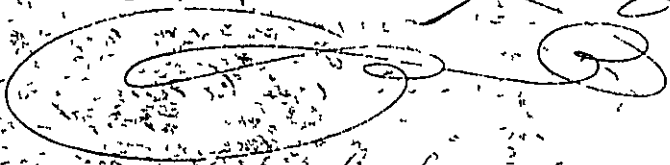
**SENTENCIA DEL DR. EUSEBIO A. MORALES,  
JUEZ CIVIL Y DE COMERCIO, EN RELACION A LA  
CONTROVERSIA DE TEODORO LADRON DE GUEVARA  
Y LA COMPAÑIA FERROCARRILERA.**

**26 DE FEBRERO DE 1887**



Jefe de la civil y de lo  
comercial de esta Provincia  
Como el ante de la del  
ante de que se me sigue la  
seguir a continuación la solución a que  
se refieren expresada en la petición  
de la parte de la C.ª del  
ferrocarril de unos datos de tener  
en la plaza de Manizales, pero  
allí que se me demora el poder  
que presente junto a la dicha peti-  
ción y copia del ante que al  
presente se ante escrito con la  
referencia - Calm, febr. 25 de 1888

A. Valdeolmillos



Presentado en esta fecha, lo pongo al  
acuerdo de la

Asamblea

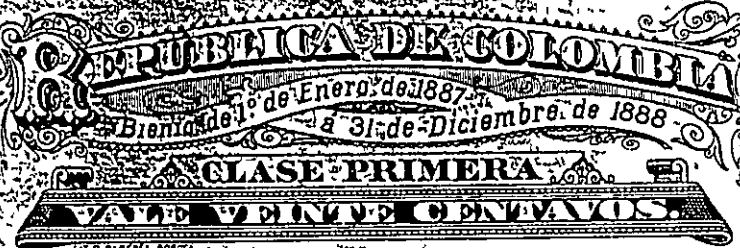
Juzgado de la civil y de Comercio - Calm, febrero  
veinte y seis de mil ochocientos ochenta y siete  
Como poder devuelto al peticionario  
la demanda primitiva y el poder que en ella

acompañar y expedir en su virtud, según el  
auto en que se negó la posesión de la  
solicitada.

Ensebio A. Morales

srro

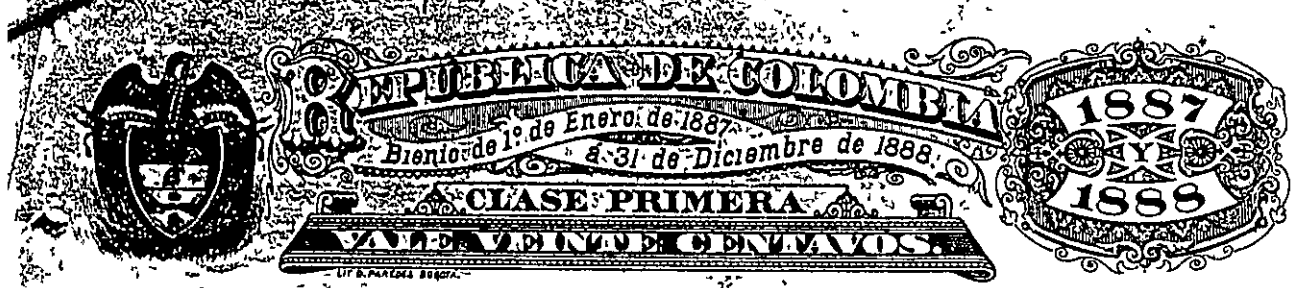
El infrascripto Secretario del Juzgado de  
lo Civil y de Comercio de la provincia de Co-  
lón, en cumplimiento de lo dispuesto en el  
auto que antecede, copia la copia solicita-  
da por el Señor J. V. de la Espinella, que es  
como sigue: Juzgado de lo Civil y de Comercio  
Colón, febrero veintidós de mil ochocientos o-  
chenta y siete. Para resolver la anterior petición  
de revocatoria del auto que dictó este juzga-  
do el día veintidós del presente, se considera  
Primero Que la petición del señor apoderado  
de la Compañía del ferrocarril de Panamá  
no es una simple diligencia de las que el nú-  
mero 21 del artículo 66 del Código Judicial vi-  
gente en el Departamento comprende, y así lo  
demuestran las siguientes palabras que se ha-  
llan escritas al principio del memorial de de-  
manda "y a nombre de ella pido a Ud. se le  
vé posesión del lote de terreno de esta ciudad",  
En todos los juicios especiales que cito en su me-  
morial, hay opositor, aunque en sea el Aguan-  
te del Ministerio público de otro modo no se  
llamarían juicios y respecto de los intereses



Los poseedores sean para adquirir, conservar o recobrar la posesión, la legislación del país tiene establecidas reglas claras, sin vacíos en el procedimiento, que pueden obligar al Juro a proceder por analogía: Segundo. Son los casos que pueden presentarse a la Compañía del ferrocarril de San Andrés en uso de las concesiones y privilegios que adquirió por la Ley 46 de diez y seis de Agosto de mil ochocientos noventa y siete, para disponer de los terrenos que toque a recibir en la isla de El Carrizalito, según el artículo 10, en su estrecha relación con los incisos 1º y 2º de artículo 9 de dicha ley. Estos terrenos son de Gobierno, o son de particulares. En el primer caso, si son del Gobierno de la República y los terrenos se hallan comprendidos dentro de la isla de El Carrizalito, la Compañía del ferrocarril puede ocuparlos para el establecimiento de caminos de carriles de hierro, para puertos marítimos y secos y de ríos, escalas, embarcaderos, atracaderos, almacenes, lugares de estacion, posadas y en general, para todas las necesidades del servicio del Ca



...mismo, sin necesidad de acudir a ningún  
tribunal, ni de llenar ninguna formalidad  
judicial, por lo mismo que el efecto de  
la concesión, o privilegio. En el segundo caso  
es decir, si los terrenos son de particulares, el  
punto de apropiación lo está indicado por  
la misma ley que le otorgó los privilegios, en  
cuyo caso, en dicho juicio, aunque se proce-  
diera especial, hay, opositor, y el verman-  
dante tiene la obligación de nombrarlo, ya  
la no incurrir en la pena que establece el  
artículo 937 del Código judicial. Tercero  
La Compañía de Ferrocarril que necesita  
y pide los lotes de terreno que ella misma ha  
distinguido con números, debe saber mejor  
que el juez, si ellos son de propiedad  
de particulares o del Gobierno, y debe saber  
igualmente, mejor que este juzgado si ellos  
están o no ocupados, y por consiguiente co-  
lo en los diccionarios más favorables que se le  
pueden dar, para saber si es de la acor-  
respondiente a la reclamación del dueño  
que, entendiendo si este juzgado, por una que-  
rida condivida con alguna otra providencia  
cogida a fin de la demanda del asociado  
de la Compañía de Ferrocarril, procedía  
contra los propietarios más triviales de juris-  
prudencia, y se reproducía muy fácilmente  
a las mismas de otros agencias. Por las razones



nos, que quedan representas, el infrascripto que  
 no revoca la auto de fecha ventidós del pre-  
 sente mes de Septiembre al intervisor Juan  
 Carbonell Escobar y Moscoso, secretario "

Colon, fecha ventidós de mayo de mil ochocientos ochenta y siete

Escobar y Moscoso

Heoy ventidós de mayo de mil ochocientos ochenta y siete  
 a la Ca. Escobar, y el poder a que se re-  
 fere el auto del señor juez, junto con la de  
 mano a cuya devolución se habia ordenado

Escobar

Escobar

**NOTA DEL DR. DE LA ESPRIELLA AL ALCALDE  
DE COLON SOLICITANDO EL DESALOJO DE  
TEODORO LADRON DE GUEVARA.**

**11 DE ABRIL DE 1887**

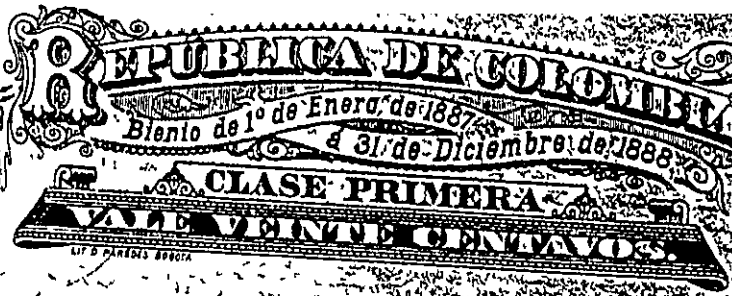
Se me e Hualde del distrito - Des de  
 a dia hoy de el cargo y por notificar  
 a los ocupantes de los lotes nos 661,  
 669, 690, 692, 1841 y 1886 que los desocupa-  
 ran dentro de quince dias, que  
 cumplidos desde el diez y ocho del  
 presente mes. También bajo el igual  
 cumplimiento al ocupante del lote no  
 661 el dueño de aquel mes, en el Co-  
 mité de la Alcaldia, renunciando el  
 dominio de quince dias que de la  
 fecha el 1º de marzo - y como tam-  
 bién para declarar la desocupación  
 y el carácter de apoderado  
 de la Comandancia del ferrocarril  
 de Panamá, por medio de la au-  
 toridad de la Comandancia para que  
 por medio de sus acuerdos, y con el  
 auxilio de la policía, ejecute la  
 desocupación, por lo que se  
 declara su mede. continua, se  
 publicando la orden en el  
 tomo año 11 de 1887 en la Es-  
 pilla.

En la ciudad.

Manuel D.

**NOTA DE M. GUZMAN V., ALCALDE DEL DISTRITO  
DE COLON DECLARANDOSE IMPEDIDO LEGALMENTE  
PARA DESALOJAR AL SEÑOR TEODORO LADRON  
DE GUEVARA.**

**12 DE ABRIL DE 1887**



Sr. Alcalde del distrito  
 Pido se sirva (R) mandarme  
 dar a continuación copia del  
 memorial y resolución de esta  
 en la que se sugiere de este punto  
 con el fin de que se le ponga  
 en conocimiento de lo que  
 debe ordenarse. - Cien

J. del Real  
 (Signature)

Resentado en la fecha con  
 general de orden  
 Velasco

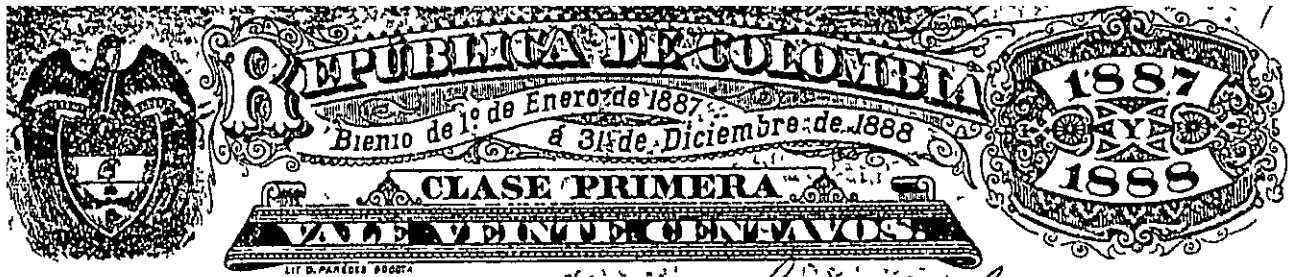
Alcaldia del distrito  
 con trib. doce de mil a mil  
 con la cantidad de  
 cinco por de  
 Guzman

H. del Real

Alcaldia del distrito = Colon doce de  
 mil a mil y una cantidad ochenta y  
 " de = No existiendo entre las atribuciones  
 que el Código Administrativo congrese

**NOTA DEL SUPERINTENDENTE DE LA COMPAÑIA  
DEL FERROCARRIL AL GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO  
DE PANAMA SOLICITANDO EL DESALOJO DE  
TEODORO LADRON DE GUEVARA.**

**14 DE ABRIL DE 1887**



Colón, abt. 14 de 1887.

El Superintendente  
del Ferrocarril de

Oct 29/87

Oct 29/87

A S. E. el Sr. Gobernador del  
Depto. Nacional de  
Panamá

Conforme al contrato  
celebrado entre la República de la  
Nueva Granada y la Compañía del  
Ferrocarril de Panamá, esta, en virtud  
de las concesiones que se le otorgaron, pú-  
blicamente dada en arrendos a indivi-  
duos particulares los lotes de terreno en que  
se dio la Isla de Manzanillo en que  
se ha formado la ciudad de Colón, y  
así ha continuado efectuéndolo después  
del Convenio de 1867 celebrado con el gobierno  
de los Estados Unidos de Colombia, porque  
no hubo variación de sus derechos a ese  
respecto.

En todo el largo lapso de tiempo  
transcurrido desde 1850 hasta ha-  
breces merez las autoridades de Colón  
han hecho permitir no solamente los

Se pide un plano comparativo de los pormenores de la  
dicha Compañía en 5 de Mayo de 1887



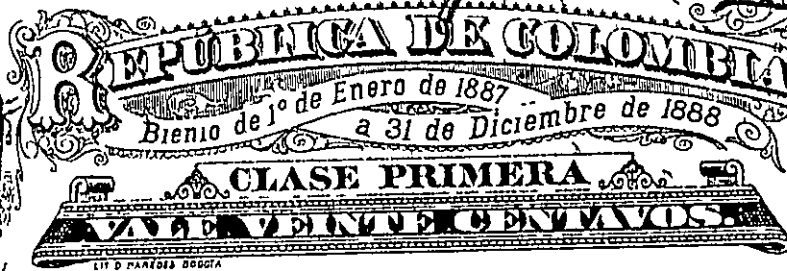
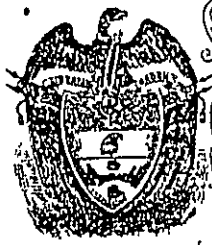
derechos de la Compañía del  
carril sobre los dichos terrenos, sino los  
bien, y muy eficazmente de sus  
arrendatarios, y bastaba a estos la  
protección, de sus contratos con la  
Compañía, para hallar la debida pro-  
tección contra cualquiera que los ou-  
trajera; pero de fuerza que no está garan-  
tido de otro modo, y no solamente los  
arrendatarios no tienen aquella misma  
y eficaz protección, sino que tampoco  
la alcanza la misma Compañía del  
carril, en términos que habiendo ella  
querido usar del lote de terreno n.º 041,  
que está dentro de la Isla de Mangani-  
llo, y que ocupa con una gran morile-  
ra, sujeto de apellidado Ladrón de Bueyana,  
dijó en presencia de un Alcalde de  
Colon en 1885, quien fué dis.º hasta que el  
gobierno la suspendiera, no ha podido  
la Compañía alcanzar la posesión de  
ocupación de ese lote, apesar de las yerba-  
sas hechas al efecto por su alrededor, y  
verbales y a escritas, tanto a autoridades  
judiciales como a las del orden militar  
y de policía. Es conveniente

a mi propósito que sea S.E. que  
 en el particular, de que me ocupo el Sr.  
 Juez de lo Civil; ha resulto, como cuenta  
 V. de las cosas que acumpian en este  
 punto, que la Compañía del Ferrocarril  
 tiene que cumplir las leyes que no son de  
 propiedad particular de la S. de Man-  
 ganillo, pero necesidad de ocurrir a mi-  
 nistrar Tribunal; en de llenar ninguna for-  
 malidad judicial; pero queriendo  
 la Compañía por sí misma hacer de-  
 clarar todos de tener de la S. de Man-  
 ganillo que no son de propiedad de par-  
 ticular, ocupados abusivamente por algu-  
 nos individuos, quisiera que al ocuparlos  
 ellos fueran con intervención de alguna  
 autoridad judicial, para evitar de que  
 toda esta imputación, y ocurrir  
 para en efecto al Sr. Alcalde de lo  
 quien en definitiva se me ha de apurar  
 como resulta de ser resolución que lleva  
 S.E. en las cosas aludidas, pues no  
 otra cosa es, a fin de del infrascrito  
 permitir a la Compañía al poder  
 judicial, cuando ya este tiene reme-  
 dio el Sr. Alcalde lo sabe, que no



**NOTA DE LADRON DE GUEVARA AL GOBERNADOR DEL  
DEPARTAMENTO SOLICITANDO LA PROTECCION DE LAS  
AUTORIDADES PARA NO SER DESALOJADO POR LA  
COMPAÑIA.**

**22 DE ABRIL DE 1887**



1.2.2. Asistencia al Sr. Gobernador del  
Departamento -

En esta fecha me diriji  
al señor Prefecto de esta Provincia,  
significándole lo siguiente:

"En el año de 1885, en virtud de la autoridad, edificué a un lado del camino del Ferrocarril de Panamá, fuera de esta población y en el punto conocido con el nombre de Vapor, Viejo Rio-River, una casa de dos pisos, por valor de mas de tres mil quinientos pesos, producto de todos mis economías en muchos años de trabajo, y ahorros. Jamás imaginé que se me molestará en la gestión y específica posesión de esa mi propiedad, por las razones siguientes:

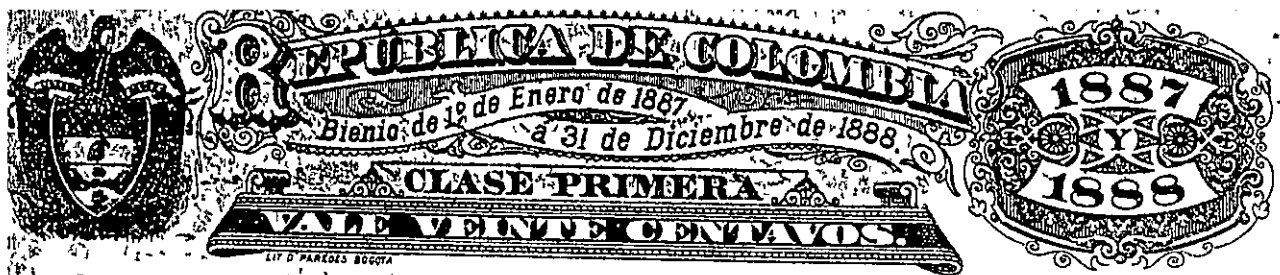
1.º Pagar la indemnidad en tierra  
no cenagosa sobre el vital más allá  
frente a mi casa en la línea del  
camino de carriles de Hierro, podría  
pertener al goce de él. al Gobierno  
de la República, conforme a la parte  
final del número 3.º del artículo 2.º

de 1867, que promulga el contrato sobre construcción del camino de hierro, y en su caso, conforme a las leyes nacionales, la ocupación concede suficiente derecho al goce del terreno;

2.º Porque en el caso de que correspondiera a la Compañía del camino de hierro, dicha Compañía no podría hacer uso del derecho que le da la cesión que por aquel contrato se le hace, sino procediendo previamente de acuerdo con los que dispone el artículo 786 del Código civil del extinguido Estado de Panamá, que corresponde al 739 del Código civil nacional; es decir, a recuperar el terreno ocupado en buena fe, pagando antes el valor del edificio, o bien, a concederle el terreno mediante el pago de su justo precio.

Pero, como que la Compañía ha ya solicitado, y obtenido la entrega de las tierras que se hallan a los lados del camino de hierro, en los términos indicados en el artículo 11 del citado contrato, desde el mes de Octubre último proscribió andar sobre los de terreno en la parte donde yo me encuentro, y aun que para mi tranquilidad estaba, y estando y estoy resuelto a abandonar el terreno ocupado por mi casa.

La Compañía se niega a reconocer  
a ella, alegando que la arrenda  
dósea a otra persona, que ha sido  
dicho se me lance del terreno sin  
fórmula de juicio contra toda  
ley, como de ello hay constancia en  
las oficinas del Juzgado i Ch.  
calidad de este Sr. Jefe, en las au-  
tas se ha negado el apoyo a pre-  
tensión semejante. Como apena-  
ble esto, no se hace un misterio  
la manifestación de que mi casa  
se encuentra de cualquier modo  
del terreno que ocupa, sintiéndose  
débil un vista del gran poder de la  
Compañía del Ferrocarril, i observa-  
do que desde hace dos días haba-  
jadores al servicio de dicha Compa-  
ñía han limpiado la parte pro-  
piedad de mi casa i tomado me-  
didas en casa con el propósito ma-  
nifesto de invasión por medio  
de instrumentos, cometiendo así  
un verdadero delito que la Auto-  
ridad está en el caso de prevenir  
(artículo 491 del Código Penal in-  
bativo), denuncia a Abol. tal hecho  
a fin de que sean dictadas las  
medidas convenientes para evitar  
lo i defenderme en el caso de  
mi casa.



mino, en el caso de que se me conceda.  
Tengo confianza absoluta en que  
obteniendo de usted la protección  
inmediata que le solicito, pues re-  
conozco que usted sabrá estimar  
en su verdadero valor el atentado  
de que se trata de hacer me valdré  
de la comprensión del funesto precedente  
que se quiere fundar. El dirigí-  
me, pues, por mismo con copia  
de este memorial al señor Gober-  
nador del Departamento, es sólo  
en el objeto de que este alto fun-  
cionario esté bien al corriente de  
lo que conmigo sucede y evitar  
así puedan llegar hasta el mi-  
nistro inconvenientes."

Con el propósito que acaba de  
expresarse e irisando a la vez  
la protección de usted contra  
el atropello de mis derechos,  
va encaminado este memorial.

Colon, Abril 21 de 1887

Felipe Irujo de Givara

Go-



**NOTA DEL PREFECTO J.M. PASOS INFORMANDOLE  
AL GOBERNADOR DE PANAMA SOBRE LA CONTROVERSIA  
ENTRE TEODORO LADRON DE GUEVARA Y LA  
COMPANIA DEL FERROCARRIL.**

**25 DE ABRIL DE 1887**





Registrado no 6,088 5-

# (República de Colombia.)

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PANAMA.

(PREFECTURA DE COLON.)

11.11.91  
101

Núm. 1175

Colon, Ab. 25 de 1881

Señor Secretario General

En virtud de la resolución que el Sr. Gobernador, D. Juan, dio el día 11 de Julio, en la que se le ordena al Sr. Geodemo Ladrón, de Girona, que presente un informe sobre el aumento considerable de esta provincia por una parte, el fuerte alquilar de los edificios por otra y el exceso de personas que colaban los terrenos de los lotes demarcados en el plano de la Ciudad de Colon, bajo que infinidad de individuos que deseaban establecerse en esta, económicamente, construyeran casas a lo largo del camino de hierro en los lugares primitivamente llamados "Pajar de las Indias", "Vapor Tigre" y "El Chivo", en la banda Este, opuesta a la parte que ocupa con sus edificios la Compañía del Canal. El Sr. Ladrón ha presentado el informe que se acompaña a este oficio.

Gobernador, General

El aumento considerable de esta provincia por una parte, el fuerte alquilar de los edificios por otra y el exceso de personas que colaban los terrenos de los lotes demarcados en el plano de la Ciudad de Colon, bajo que infinidad de individuos que deseaban establecerse en esta, económicamente, construyeran casas a lo largo del camino de hierro en los lugares primitivamente llamados "Pajar de las Indias", "Vapor Tigre" y "El Chivo", en la banda Este, opuesta a la parte que ocupa con sus edificios la Compañía del Canal. El Sr. Ladrón ha presentado el informe que se acompaña a este oficio.



ra, derecho para lograr su objeto recien-  
mo, a la Compañía, para que por  
su cuenta se hiciera pagar y que  
ya se le reintegrara el pago.  
Entonces la misma Compañía  
arrendataria pidió la posesión de  
terrenos apoyándose en el derecho que  
le da el contrato con el Gobierno de  
Columbia, y el Sr. Juez, dando vista  
decidió que la Compañía podía ocu-  
par los terrenos que pertenecen en la  
de Mangualito, - por precedencia  
de intenciones judicial. E inmediatamente  
se le dio este auto que la Compañía reco-  
mendó al Sr. Alcalde, acudió a la Alcaldía el  
Sr. Jefe, pidiendo el apoyo de la Policía  
para ocupar los terrenos que se, como  
ha ocupado por el Sr. Jefe de Policía de  
Tunja. El Sr. Alcalde hizo notificación  
al ocupante para que desocupara don-  
do de 15 días, y transcurridos ellos  
con algún exceso la Compañía pidió  
el cumplimiento de la desocupación  
y ordenó dar los operarios del caso  
para remover la casa del lugar, en  
que estaba. El Sr. Alcalde, entonces re-  
solvió que no había disposición ad-  
ministrativa que le obligara para  
que se hiciera.

dos resoluciones, ordenando que la Compañía del S. E., acudiese en queja y demandara, ante S. E. el Sr. Gobernador.

Después de esto, se presentó ante S. E. el Sr. Saldaña de Guzmán, pidiendo el auxilio de la autoridad, para que se suspendiera la destitución de su casa y la remoción de ellas, del lugar, en donde se encuentra, pues los propietarios de la Compañía del S. E. se habían ido a la Ciudad, allí y habían conseguido la licencia del Sr. E. Sr. Alcalde se trasladó inmediatamente al lugar, en donde se cometieron aquellos hechos, e hizo suspender la operación.

Al encargarse de esta Oficina para le consta que el Sr. Saldaña de Guzmán, ha querido amedrar, o conseguir el traspaso de la casa, en el lote, en cuestión, ofreciendo al Sr. E. Sr. Alcalde una suma en dinero. También le consta que ha ofrecido vender la casa que tiene allí radicada por el precio que fijen los peritos, avaluadores, para lo que se le ha ofrecido una suma que no ha querido aceptar.

Estos son los hechos. S. E. Sr. Gobernador, suplico su gran dignidad, para que ordene que se suspenda la operación.



7  
(República de Colombia.)

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PANAMÁ,

(PREFECTURA DE COLON.)

Núm.º \_\_\_\_\_

convenientes - *Go. N.º 1110 y 1.*  
*M. J. Sosa*

**NOTA DEL SUPERINTENDENTE A.L.RIVERS AL  
PREFECTO DE LA PROVINCIA DE COLON, J.M. PASOS,  
SOLICITANDO EL DESALOJO DE LA SEÑORA  
ANDREA DE BRUN Y OTROS.**

**3 DE JUNIO DE 1891**



No hay Papel Sellado de primera clase en esta Oficina  
El Atm. de Hoda.  
Daniel Barba

Señor Prefecto de la Provincia

Al infrascrito Superintendente General de la Compañía del Ferrocarril de Panamá ocurre muy respetuosamente a U. para que en virtud de las terminantes disposiciones del Gobierno Supremo para que las autoridades hagan respetar los derechos de la Compañía sobre este isla de Manzanillo, diete o denese terminantes a efecto de que los lotes de terreno n.º 173 y parte del 175 que retiene indebidamente en su poder la Srta. Andrea de Bruen y los lotes 177, 179 y parte del 175 que igualmente retiene el Sr. William Galtay, vuelvan a poder de la Compañía, desmontados de los edificios hechos en ellos.

La Srta. de Bruen accionando a la Compañía por cinco años los lotes que retiene el

El donante de  
Luz Papal

contrato espiró el 1.º de Septiembre  
del 1890 y no ha sido renovado ni  
se han pagado los tributos  
de los últimos años de amercamiento  
diarios, por lo cual desde  
de la primera falta de pago de  
go, quedo pendiente el contrato  
to, sin necesidad de declararlo  
ratona judicial, como en 1889  
mismo se expresó en un parte a  
de sus estipulaciones.

El Sr. Gallego se encuentra en el mismo caso.  
Su contrato espiró el 1.º de  
Sept. del 1890 y ha dejado  
de pagar la renta de los  
tres últimos años.

No presento el ejemplar  
para la Com.ª del Rep. la  
tin contrato, por haberse  
destruido en el último incendio  
de esta ciudad; pero  
está en el interés de los que  
fueron amercados, presentar  
tar el pago, pues si no lo  
hicieren, resultaría no haber  
tenido derecho alguno a que

El Admón. de Montal

Daniel Carbó

edificar sobre el terreno, y su  
obligación de desahucio  
sería aun más clara, si cabe.

En mayo de 1888, aman-  
do el Sr. José de las N. Bolí-  
var el lote no 1.211; pago  
el arrendamiento de 1888 a  
1889, pero no pagó el siguiente  
año. Conforme al contrato  
de falta de pago puntual  
han volver el terreno a po-  
der de la Comp<sup>a</sup>, sin inter-  
vención de autoridad algu-  
na; y como Bolívar nada  
ha tenido ni tiene construido  
sobre el lote, la Comp<sup>a</sup> se  
lo arrendó al Sr. J. Parada  
Leal, quien se ha quejado  
ahora al arrendador de que  
Bolívar le impide construir  
p<sup>r</sup> haber obtenido el terre-  
no con materiales que acen-  
ta de llevar allí.

También, pues, pido  
a U., que dicto órdenes p<sup>r</sup>  
que sean sacados del lote.

1891

(p.2  
los

1892

de 1.  
etc.

esos materiales a Bolívar  
y para que se le pague  
gan a este, que se abate  
ga de entropesar los trab  
jos del amantamiento  
Paraná

Colon 4 de junio

L. Prefecto.

Al Rues

Genl. Supr.

Presentada en su fecha, 10  
go al Despacho del J. Pref.

El Secretario  
Manuel J. Joly

Prefectura de la Provincia  
Colon, Junio 8 del 89

En vista del anterior memorial  
y en acatamiento a la Resolución  
dictada por el Supremo Gobierno  
en 12 de Febrero del presente  
año (Gaceta de Panamá Núm.  
436) y a la trascrito a esta Pref  
tura por la Secretaría General

**RESOLUCION DEL PREFECTO J.M. PASOS  
COMUNICANDOLE EL DESALOJO A LA SEÑORA  
ANDREA DE BRUN Y OTROS, ASI COMO EL  
EL AUTO DE APELACION DE LA AFECTADA.**

**8 DE JUNIO DE 1891.**

hay papel sellado de primera clase en esta Oficina

El Abogado de Hda,

Daniel Sabor

Oficio N.º 325, Ramo de Justicia, de fe-  
cha 18 de Mayo.

Se resuelve:

Notifíquese a los Sres. Andúea de Brum  
y Maxim Gálvez para que desocupe  
primera, el lote Número 173 y parte  
del 175, y el segundo parte del lote Núme-  
ro 175 y los lotes Números 177 y 179, según  
plano de la Compañía del Ferrocarril,  
que ello ocupan sin derecho alguno, y  
que por tanto pertenece a la citada Com-  
pañía.

Señálase el término de 60 días para  
que tenga lugar la desocupación de  
los lotes.

Notifíquese igualmente al Sr. José  
la N. Bolívar, para que no se opon-  
ga a la edificación que el lote Número  
173 va a hacer el Sr. J. Parada Leal,  
habiendo sido amendado por la cita-  
da Compañía del Ferrocarril el terreno  
así.



Notifíquese

El Prefecto

Representante

Daniel Sabor

Hay

El Secretario de la Propietaria, a  
quien se le notificó de la resolución  
que antecede.

1891

(p. 25  
los o

1892

de la  
etc.

9 de junio de 1891, a las 9 30 a.m.  
presentó el Sr. José de los Nueve Bo  
var al Despacho de la Propietaria, a  
quien se le notificó de la resolución  
que antecede.

José de los Nueve Bo

El Secretario  
Joly

En la misma fecha y por medio  
de un Oficiante se notificó al  
William Galley la resolución anterior.

William Galley  
Rafael Lanza

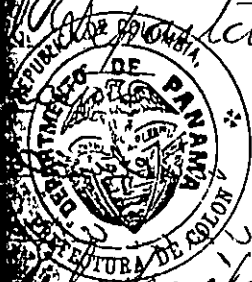
Joly

Hoy once de junio notificué a la  
Andrea G. de Brum la resolución que  
lecede, y dijo que apela y protesta.

Andrea Gutierrez de Brum  
Joly  
Gris Pre

de Nota de las Chorr. (Chor. Guaymas) de 1891.  
Hay Papel Sellado de primera clase en esta Oficina.  
El Administrador de Nota.  
Damián Carbonel

se  
de  
a la Prefectura de la Provincia de Colón, junio 11 de 1891.  
Concédese en ambos efectos  
apelación interpuesta en con-  
cuencia, remítanse las presentes  
agencias al Sr. Gobernador  
de la Provincia de Colón por el órgano re-  
sultante.



El Prefecto  
Manuel S. Joly

Hoy doce, notifiqué al Sr. A.  
Rivas, el auto anterior.  
Ad Rivas  
Genl. Supl.

Hoy diez y nueve de junio de 1891, noti-  
fiqué a la Señora Andrea J. de Rivas,  
el auto anterior.

Andrea J. de Rivas  
El Se-



**NOTA DE APELACION DE LA SEÑORA  
ANDREA GUTIERREZ DE BRUN A LA RESOLUCION  
DE DESALOJO EMITIDA POR EL PREFECTO J.M. PASOS.**

**9 DE JUNIO DE 1891**

En nueve de junio de mil ochocientos no-  
ta y uno = No hay papel sellado de pri-  
ma clase en esta Oficina.

El Abogado de Honor,  
Daniel Arboles

Señor Prefecto de la provincia.

Permitame Vd. que solicite revocatoria  
de la providencia administrativa-judicial, por la cual  
ha dispuesto Vd. a petición de la Comp<sup>a</sup> del ferrocarril,  
y más bien, del Sr. A. L. Rives, y entidad o personas,  
cuyo carácter no ha comprobado, que desocupe yo el lote  
de terreno en que está construida una casa principal y  
cuatro cuasas, de mi propiedad, <sup>\*</sup>edificadas hace  
más de doce años por mi difunto esposo, Sr. D<sup>n</sup> Ma-  
nuel Valdez, (L E P D), <sup>\*</sup>o que si no revoca la tal pro-  
videncia, me conceda el recurso de apelación para ante  
el Superior inmediato.

Que la compañía citada debe ser amparada  
en la posesión del área de terreno de esta ciudad de  
Colon, y que el Gobierno tenga ordenado que se la compense,  
por una cosa q' yo no tengo que disputar, pero que, para  
ampararla se me desampare a mí, no voy a darme  
por fuero, y condenándoseme sin orden, es cosa q' no  
pugna con la Constitución, y con todas las garantías  
y afacen las leyes Civiles de sustancia y de pro-  
cedimiento.

Yo no sé cuál sea la praxis del pro-  
cedimiento de Vd. y creo que el caso no es de polí-  
cia, ni tampoco de administración, por cuanto  
a q' la Comp<sup>a</sup> alega derecho al terreno, y

atago de que tengo sobre mis cosas, y en  
una ley civil preexistente (art 739 de  
civil), y en cuestión de derechos, el único  
legal llamado a decidir es el Tribunal

Yo no debo nada a la Compañía  
arrondando del lote, y ella no ha por  
punta al contrario, pero, suponiendo que  
dara, no por eso tiene derecho a que  
gan mis edificios.

Protesto desde ahora por los  
y abusos de destrucción de mis  
datos.

Pues yo, meditando lo el  
sacaría y yo no soy perturbadora  
ni atago este derecho, sino el  
en la ley citada, y entiendo el uso  
puede al Poder Judicial Colombia  
1891.

Andrea Gutierrez de Ormaiztegui

Presentado en su fecha,  
al Despacho del Jefe Prefecto

El Secretario

Manuel S. Jorj

atago al que tengo sobre mis casas, y en  
una ley civil preexistente (arts 739 de  
civil), y en cuestión de derechos, el juez  
legal llamado a decidir es el Tribunal

Yo no debo nada a la Compañía  
arrendatario del lote, y ella no ha por su  
parte a contrario, pero, suponiendo que  
dara, no por eso tiene derecho a que  
gan mis edificios.

Protesto desde ahora por los  
y subrogación de destrucción de mis  
dades

Res q, meditando yo el an  
servir y yo no soy perturbadora  
mi atago este derecho, sino el  
en la ley citada, y entré al uso  
puede al Poder Judicial Col  
1891

Andrea Gutierrez de Ormaiztegui

Procedido en su fecha,  
al Despacho del Jefe Proyecto

El Secretario

Manuel S. Jorj

**EL PREFECTO DE COLON, J.M. PASOS,  
ACOGUE LA APELACION DE LA SEÑORA  
ANDREA GUTIERREZ DE BRUN.**

**11 DE JUNIO DE 1891**

Administración de Hacienda de la Provincia  
Colon, nueve de Junio de mil ochocientos noventa  
y uno. No hay papel sellado de primera  
en esta Oficina.

El Adm. de H. de C.  
Daniel Carbonel.

Una de la Provincia  
Colon, Junio 11 de 1891

Visto el memorial que antecede  
presentado por la persona Andrea Gu-  
tiérrez de Brum en que solicita la  
revocación de el recurso de apelación  
de la resolución que con fecha ocho  
de dicho al memorial presentado por  
el Sr. A. L. Rivas General Superinten-  
dente de la Compañía, esta Prefe-  
tura remite negar aquélla y con-  
ceder como en efecto lo hace a el  
respectivo lugar la apelación inter-  
puesta. Agréguese esta peti-  
ción a los antecedentes y no



El Prefecto:  
J. M. Casar

El Secretario  
Miguel J. Joly

Hoy



**ACUERDO ENTRE EL CONCEJO DE COLON Y  
LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL  
ARRENDANDO CUATROCIENTOS METROS CUADRADOS**

**31 DE ENERO DE 1901**



Acuerdo N.º 1 de 1901 265  
(a 31 de Enero)

(por el cual se aprueba un contrato)

El Concejo Municipal de Solon  
En uso de sus facultades legales

Acuerda

Art. 1.º Apruébase el contrato celebrado por el Sr. Tesorero Municipal con la Compañía de Fomento, y que a la letra dice así:

Contrato N.º 49. Lote N.º 49.

Entre los suscritos, a saber: J. P. Shaler, en su carácter de apoderado de la Compañía de Fomento, por una parte, y la Municipalidad del Distrito, en su propio nombre, por la otra parte, se ha celebrado en esta fecha el siguiente contrato de arrendamiento.

Art. 1.º J. P. Shaler, en nombre de la Compañía que representa, da en arrendamiento a la Municipalidad un lote de terreno en Solon, cuyo lote mide aproximadamente según el plan que se adjunta, 22 metros de longitud por 200 metros de latitud. La extensión de dicho lote es por consiguiente de cuatrocientos cincuenta metros cuadrados aproximadamente, por el Corral del Matadero.

Art. 2.º El término del arrendamiento es de un año, contado desde el 1.º de Enero de 1900, y podrá prorrogarse independientemente a voluntad de ambas partes arrendantes. Entiéndase que las partes convienen en la prórroga del período siguiente, y tres meses antes de vencerse el período en curso, si hubiere la

Arrendamiento  
 Art. 6.º - El precio del arrendamiento es de veinte y cuatro pesos (\$24.00) anuales, pago por meses adelantados. Este es el precio mensual. Son obligaciones del arrendatario si fueren y voluntades de la Compañía y testar el arrendatario pagar a los señores y condicionados que existan en las fincas arrendadas, la falta de pago por dos meses consecutivos, es decir, por omisión de los pagos, no se hubiere pagado el mes vencido y el que haya cometido a correr. Las Constataciones, plantaciones, si obras que se hubieren hecho, por el terreno arrendado, por los vendidos en este caso para pagar los alquileres vendidos, y para pagar a la Compañía de los terrenos y pagar los que se causen la falta de cumplimiento por parte del arrendatario.

Hecho en doble ejemplar, en Colon el día 30 de Octubre de 1900.  
 Arthur J. Thompson - J. R. Shaler - Testigos  
 R. G. G. - Testigo, A. Taylor.

Art. 3.º - Abrese un crédito adicional al Tesoro público de Puerto Rico, por la suma de veinte y cuatro pesos (\$24.00) imputable al Departamento de Deuda Pública Capítulo 30, Artículo 33.

Para pagar el arrendamiento del lote de terreno en que está el corral del matadero público del este Distrito, a razón de dos pesos por mes \$24.00

una manifestación pública, y ambos se lo verán, pero  
puramente, y el deseo de dar fin terminado el arren-  
do.

Art. 3º No es permitido al arrendatario subarrendar por  
o en parte, o en todo el arrendamiento, sin permiso de  
la Compañía, y si lo hiciera, la Compañía arrendataria  
por el hecho de la infracción de esta cláusula  
puede rescindir este contrato sin necesidad de  
advertencia, y suscribirá y firmará y oporcion de la  
Compañía.

Art. 4º En caso de que la Compañía arrendataria se  
dele y se lea, arrendada, y la redento para cualquier  
de las necesidades de la empresa, y cualquier  
que no se naturaliza de ellos, se dará por res-  
cindido este contrato sin más el aviso que se  
dará al arrendatario con un mes de anticipa-  
ción.

Art. 5º En caso de caducidad de este contrato, en la  
terminación de los artículos anteriores, el arren-  
datario tiene el deber de destruir las cons-  
trucciones que haya hecho y las amentoras que  
tenga, y en el término arrendado, y  
es de no después de terminado el arrendamiento, sin que  
la Compañía arrendataria esté obligada a pagar  
ninguna indemnización, ni dar indemnización de  
ninguna especie. En caso de que el arrendatario  
no ejecutara por su parte por medio de un re-  
presentante suyo, la destrucción a que  
este artículo se refiere, la Compañía por  
deberá por su parte, sin que este acto  
le implique responsabilidad alguna, pero al  
efecto el arrendatario por su parte por des-  
fante por él, y sus representantes de la parte

Queda en Hon. p. 24 de Enero de 1901  
El Presidente, E. Linares  
El Secretario, Custodio de Huelga

Alcaldía del Distrito Municipal  
Edon Enero 3 de 1901

Apuntes publicos  
El Alcalde, Manuel L. Lora  
El Secretario, Martin Lopez

El Presidente, Custodio de Huelga  
El Secretario, Martin Lopez